COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

LÉOPOLD

DE FLORENCE A LIVOURNE

LETTRE

A L'AGENT DE LA COMPAGNIE A FRANCFORT

contenant des explications très importantes pour MM. les Actionnaires particulièrement au sujet de la

PROPOSITION D'ACHAT DU CHEMIN DE FER

DE LUCQUES A PISE.

		Errata.	Lisez :
Pag. 11.	*lig.* 20.	facilè	facile
15.	20.	riunion	réunion
17.	12.	par	pour
36.	11.	par	pour
44.	22.	convenable bureau aux intérêts	convenable aux intérêts
»	23.	sur le de la	sur le bureau de la
46	26.	il y aurait sans danger	il y aurait danger
62	17.	rien le faire	rien faire
72	30.	dédution	déduction

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

LÉOPOLD

DE FLORENCE A LIVOURNE

LETTRE

A L'AGENT DE LA COMPAGNIE A FRANCFORT

contenant des explications très importantes
pour MM. les Actionnaires
particulièrement au sujet de la

PROPOSITION D'ACHAT DU CHEMIN DE FER

DE LUCQUES A PISE.

FLORENCE,

IMPRIMERIE LE MONNIER.

—

1856.

LETTRE

A M. L'AGENT DE LA SOCIÉTÉ LEOPOLDA

du Chemin de fer de Livourne à Florence,

A FRANCFORT S.M.

Monsieur l'Agent,

Quelques articles, récemment insérés dans *l'Aktionär*, journal de votre ville, par un M. Scherer, rédacteur en chef de cette feuille, et successivement reproduits, soit par hasard soit avec intention, dans différents Journaux allemands, étant tombés sous nos yeux, nous croyons de notre devoir, en notre qualité de membres du Conseil de direction de la Société *Leopolda*, de vous donner, Monsieur, à ce sujet quelques éclaircissemens que vous voudrez bien communiquer aux Actionnaires de votre ville.

Avant tout, nous vous prions, Monsieur l'Agent, de faire bien remarquer que sans de fort puissans motifs, intéressant l'avenir de notre Société, nous nous serions bien gardés d'engager une polémique qui peut paraître au premier abord peu convenable à la dignité de ceux qui ont l'honneur d'être à la tête d'une vaste entreprise.

Cependant, au point où nous en sommes, il ne s'agit plus de simples bavardages de journalisme, qui n'auraient mérité qu'un souverain mépris: les faits arrivés peu de tems avant, et après la dernière Assemblée générale du 7 novembre, prouvent évidemment que notre Société se trouverait exposée à

un bien grand danger si nous laissions un libre cours à l'intrigue, et si une franche parole, en y portant la lumière, ne venait en faire justice.

Ce danger, hâtons-nous de le dire, c'est de voir l'administration de notre Société retomber entre des mains dont nos Actionnaires, vers la fin de 1849, voulurent bien charger la majorité des soussignés de la délivrer.

Il est sans doute pénible d'aborder un pareil sujet; mais lorsqu'on voit des hommes qui ont acquis une célébrité toute spéciale, comme étant parvenus à démontrer jusqu'à quel point une administration peut neutraliser les conditions les plus favorables d'une entreprise industrielle, prônés aujourd'hui par un Journal comme étant le seul espoir de cette même entreprise, il est du devoir de tous les intéressés, et surtout de ceux qui furent appelés à réformer radicalement cette administration alors agonisante, d'évoquer le passé, et de mettre en garde ceux qui l'ignorent ou qui l'ont oublié, contre la surprise et l'intrigue.

Il faut, en effet, une profonde ignorance du passé ou une impudence vraiment cynique pour dire, comme le fait l'*Aktionär* dans son N° 99, en rendant compte de la dernière Assemblée générale: « que l'intervention et le contrôle des Ac-
» tionnaires allemands, loin de cesser, doivent être à l'avenir
» plus actifs et permanens, pour pouvoir décider des élections,
» et faire entrer dans le Conseil d'administration des *hommes*
» *d'une confiance à toute épreuve*....

» *M. Augustin Kotzian*, chef de la grande Maison livour-
» naise SENN, KOTZIAN ET C., aurait réuni un grand nombre de
» suffrages, si les Actionnaires allemands.... »

Qu'un journaliste se soit permis un pareil langage blessant pour des personnes qu'il n'a pas l'honneur de connaître, et cela pour proclamer hautement son candidat, il n'y a là rien d'extraordinaire, et le fait ne mériterait pas d'être relevé. Mais si l'on réfléchit que c'est précisément ce même journa-

liste qu'un comité d'actionnaires de votre ville crut devoir envoyer comme son représentant à la dernière Assemblée générale, et que la candidature si chaleureusement appuyée tombe précisément sur celui qui était l'âme de l'administration que nous fûmes appelés à réformer, ce langage et ces articles, préparés de longue main dans le but d'alarmer les actionnaires, d'obtenir un mandat et de se ménager l'occasion d'un voyage à leurs frais, acquièrent un caractère bien plus grave, et mettent les représentans légitimes de la Compagnie dans le devoir de déjouer dans l'intérêt commun de pareilles menées.

Pour atteindre un tel but il suffira, Monsieur l'Agent, que vous ayez la bonté de porter à la connaissance des Actionnaires de votre ville quelques données de fait, par lesquelles ils pourront aisément relever :

1° Quels sont les motifs qui ont pu, depuis 16 mois et d'une manière incessante, faire sonner l'alarme par l'*Aktionär* à l'égard de la situation de notre entreprise ainsi que de l'Administration actuelle ;

2° De quelle manière, et dans quel but, a été rempli le mandat de la part de celui qui avait l'honneur de les représenter à la dernière Assemblée générale ;

3° Quelle confiance peuvent inspirer les assertions de ce mandataire dans ses articles insérés dans l'*Aktionär* avant comme après l'Assemblée générale ;

4° Enfin, dans quel état se trouvait notre Chemin de fer lorsque la majorité des Soussignés fut appelée à réparer les dommages causés par l'Administration dans laquelle le candidat de *confiance à toute épreuve* du docteur Scherer avait une si grande part, et dans quel état ce Chemin fut remis par l'Administration actuelle.

Nous tâcherons, Monsieur l'Agent, d'être aussi brefs que possible dans l'exposition des faits et des observations qui servent à mettre au grand jour les divers points ci-dessus indiqués.

Vers la moitié de septembre 1854 notre Direction reçut le

N° 34 de l'*Aktionnär* (20 août), auquel se trouvait annexée une Circulaire du docteur Scherer, qui nous invitait à nous abonner à ce journal, et à nous servir de cet organe pour nos publications périodiques. Il y avait dans ce numéro un article dans lequel on témoignait une grande surprise de ce que les recettes du mois de juillet (pendant lequel le choléra s'était manifesté à Livourne et dans d'autres localités sur la ligne du Chemin de fer) étaient inférieures de L. 25,000 à celles du mois correspondant de l'année précédente. On ne craignit même pas d'avancer à ce sujet, à l'aide d'un grossier mensonge, que des éclaircissemens ayant été demandés sur ce point, par des actionnaires étrangers, à cette Administration, celle-ci n'avait pas répondu, ou du moins ne l'avait fait que d'une manière évasive. On en tirait cette conséquence, qu'il y avait « nécessité de contrôler les actes de cette Administration; on signalait la triste expérience que l'on avait » faite des Conseils de direction italiens, et on invitait les » Actionnaires allemands *à envoyer un mandataire* à la pre» mière Assemblée générale. »

Dans le but de justifier la nécessité de ce *mandat exceptionnel* « on taxait de *partialité* les Assemblées générales » ordinaires composées, disait-on, de la minorité des action» naires, et on déclarait que leurs délibérations *étaient extor» quées par la faveur.* »

Ensuite, après avoir rappelé l'augmentation progressive des recettes « on trouvait un autre motif de blâme en ce que » notre Société n'avait pas une dette privilégiée, parce que, » (d'après le docteur Scherer) *il est plus conforme aux vrais » principes économiques de contracter un emprunt que de déduire » chaque année une partie des bénéfices. Au moyen de cet em» prunt*, poursuit le Docteur, *on verrait plus clair dans les » actes de l'Administration, et l'on pourrait mieux calculer et » contrôler les dépenses qui en ce moment absorbent chaque an» née une partie des recettes!* »

Inutile de vous dire, Monsieur l'Agent, quelle fut notre surprise en voyant combien cet article était imprégné d'ignorance et de mauvaise foi.

Témoigner de la surprise pour une diminution de recettes dans le mois de juillet 1854, tandis que le journaliste lui-même disait que le choléra sévissait en Toscane et particulièrement à Livourne; lorsque personne n'ignorait les tristes résultats économiques de la guerre d'Orient et du blocus des ports de la Mer Noire ! — affirmer que des éclaircissemens à ce sujet nous avaient été demandés, quand jamais personne, ni actionnaire ni autres, ne s'étaient, avant la publication de cet article, adressés à l'Administration pour ce motif: voilà des preuves trop évidentes de mauvaise foi pour ne pas reconnaître de suite les traces d'une intrigue. — S'il avait pu rester un doute à cet égard, le journaliste lui-même avait pris le soin de le dissiper en indiquant, sur des motifs insignifians, *la nécessité de ce mandat* qu'il parvint enfin à obtenir, et dont le but et les résultats seront plus tard appréciés. —

Il est inutile de prouver ici de quelle ignorance des faits et des principes les plus élémentaires des sciences économiques fit preuve l'écrivain de l'article en question, en parlant de l'émission de nos actions de la deuxième Série: car c'est l'écrivain lui-même qui a bien voulu nous épargner cette tâche. En effet, il publiait dans le N° 68 de son journal (15 avril 1855) à propos de ces opérations, des détails qui, non seulement détruisent tout-à-fait ses assertions précédentes, mais encore prouvent évidemment qu'il n'a jamais eu, ni avant ni après, la moindre connaissance des actes qu'il a voulu blâmer, ou bien que, s'il les a connus, il n'a jamais eu le bonheur de les comprendre. (Voir ci-après le Document C.)

D'après cela, il vous sera aisé, Monsieur l'Agent, de comprendre comment, en présence de cette espèce de libelle, des hommes qui se respectent et qui sont habitués à parler le langage positif des faits, ne pouvaient jamais supposer qu'au-

cun actionnaire solide et au courant des précédens de cette Société, pût prendre au sérieux des assertions aussi mal fondées que celles débitées par ce journaliste; et d'ailleurs il nous semblait aussi peu convenable aux vrais intérêts de la Société que peu honorable pour nous-mêmes, de descendre sur le terrain de la polémique.

Toutefois, dès que nous eûmes communication officieuse et sommaire de cet article, et que nous eûmes lieu de voir que les recettes du mois d'août avaient aussi éprouvé une diminution sensible, nous ne manquâmes pas de vous donner, relativement à ces faits, par une lettre du 31 août 1854, toutes les explications nécessaires, en vous priant de les faire connaître, au moyen de la publicité, aux actionnaires de votre ville (Doc. A). Et vous n'aurez pas oublié que, dans votre réponse du 16 septembre suivant, vous nous observiez combien la publication de ces éclaircissemens serait inopportune, en disant: *que les publications éphémères du journalisme ne laissent aucune trace dans l'esprit des lecteurs, et que souvent les réfutations ne servent qu'à sauver d'un complet oubli certains articles, et à donner de l'importance aux idées fugitives d'un Gazetier.*

Nous avions d'autant plus raison de croire que vos actionnaires partageaient votre manière de voir, qu'après avoir lu l'article en question, il ne nous parut effectivement digne d'autre sort que d'être voué à un silencieux mépris.

Mais le journaliste n'en continuait pas moins de plus belle, car son but n'était pas encore atteint.

En effet, un des actionnaires les plus respectables de cette ville, nous communiqua la copie d'un extrait de lettre qu'il venait de recevoir d'un de ses correspondans de Francfort, en nous recommandant particulièrement son contenu. L'extrait de cette lettre parlait de l'apparition de ce nouveau journal, et en lui attribuant une grande influence, nous avertissait que son rédacteur « était traité avec beaucoup de *libéralité* » par les Directions de tous les autres chemins de fer, et

» qu'en cela la nôtre faisait exception; et il nous prévenait
» qu'en y portant remède, nous pouvions *épargner beaucoup*
» *de mal* au commerce de nos actions; autrement, disait-il,
» il en serait résulté de la part de ce journal un antagonisme
» dont il avait déjà donné quelques velléités, antagonisme
» qui ne tarderait pas à exercer une influence fâcheuse sur
» les dispositions du marché. »

Cette lettre, Monsieur l'Agent, était, comme vous allez le voir, prophétique; mais ce n'était pas une raison pour que notre conscience pût nous permettre *des libéralités* envers qui que ce soit, *dans la crainte d'un antagonisme* suffisamment méprisable à cause des motifs qui l'auraient enfanté.

Aux nouvelles sollicitations, qui nous furent faites par le même moyen sous la date du 31 janvier 1855, on joignit une lettre du docteur Scherer, qui, tout en nous montrant le besoin de faire insérer dans son journal un article destiné à calmer les craintes, qu'il avait éveillées lui-même par ses publications inconvenantes et dénuées de fondement, nous priait de faire de l'*Aktionär* l'organe officiel de notre Administration, et exprimait l'espoir que nous voudrions bien lui accorder cette faveur.

Les instances réitérées de deux actionnaires respectables fortement intéressés dans le commerce de nos Actions, ainsi que l'intérêt de ce même commerce, nous décidèrent à nous rendre en partie à ces pressantes sollicitations; et depuis le 26 février de cette année, l'Administration a fait insérer dans ce journal ses avis accompagnés des éclaircissemens de fait qui figurent dans les nos 63 et 68 (11 mars et 15 avril 1855).

Le journaliste n'avait fait jusque là qu'un premier pas; il lui restait encore à atteindre un but plus important: c'était celui d'obtenir ce mandat de confiance et ces frais d'un voyage en Toscane, qu'il avait vainement sollicités à l'occasion de l'Assemblée générale de 1854.

Et en effet, tandis qu'il avait déjà entre les mains et qu'il

publiait dans son journal les circonstances de fait qui venaient dissiper les doutes qu'il avait fait naître lui-même, en admettant qu'on eût pu les prendre pour des doutes; tandis qu'il déclarait lui-même que les causes de la diminution des recettes depuis le mois de juillet 1854 *avaient été bien appréciées et devaient être approuvées*, et qu'il protestait que *la Société Leopolda se trouve placée sous une habile et loyale Administration*, et qu'*elle réunit toutes les conditions favorables au succès de l'entreprise* (Doc. B); il revenait avec insistance à son thême favori de la représentation insuffisante des Actionnaires Allemands aux Assemblées générales; et continuait ses mensonges effrontés à propos du silence qu'aurait gardé la Direction à l'egard de nombreuses interpellations qui lui avaient été adressées.

Il n'est pas nécessaire, Monsieur l'Agent, qu'on vous retrace ici l'histoire de toutes les manœuvres qui furent mises en jeu par notre journaliste pour obtenir enfin d'un comité d'Actionnaires de votre ville ce *mandat de représentation* qu'il désirait depuis si longtemps, et qui lui fut enfin accordé pour l'Assemblée générale du 7 novembre 1855.

Nous ne ferons point à ces Actionnaires le tort de supposer que les vrais motifs de la mission du docteur Scherer aient été ceux qui ont été exprimés par lui-même dans un trivial et insolent article inséré dans le n° 96 de son journal. Personne ne voudra croire que dans une entreprise comme la nôtre il existe des *intérêts allemands* distincts et séparés des intérêts généraux de l'entreprise elle-même et de tous les autres Actionnaires; et, quoique la majorité des Soussignés soit étrangère au pays où les suffrages de nos Associés nous ont appelés à diriger cette Administration, nous n'avons jamais, soit comme Actionnaires soit comme Administrateurs, cru devoir protéger qu'un seul intérêt, qui n'est ni *allemand*, ni *anglais*, ni spécialement *italien*, c'est-à-dire l'intérêt de la Société *Leopolda*.

Et c'est précisément pour protéger ce *véritable intérêt* que nous avons senti la nécessité de vous mettre en état, Monsieur l'Agent, de faire connaître aux Actionnaires de votre ville réunis en comité, comment ils se sont, sans le vouloir ou le savoir, prêtés à le compromettre; comment, sans le savoir, ils ont donné la main à des vues d'intérêt privé, tout-à-fait opposées à l'intérêt commun; comment ils ont, en un mot, subvenu aux frais d'un voyage dont l'unique et positif résultat n'a été que la proposition de donner une preuve de défiance à ceux qui pendant six années de laborieuse administration ont arraché ce chemin de fer à la déplorable situation dans laquelle ils l'avaient trouvé au mois de septembre 1849, pour le placer dans *les conditions favorables* avouées par l'*Aktionär* lui-même (Doc. B); et de rappeler à l'administration ceux-là mêmes qui y eurent une si large part pendant la construction de ce chemin de fer et jusqu'en septembre 1849, avec les résultats déplorables qui ont étés reconnus par l'*Aktionär* lui-même (nº 99)!

Et que tel ait été l'unique résultat de la mission du docteur Scherer, c'est ce qu'il nous sera très facilé de vous démontrer. — En effet, si l'intention des Actionnaires qui l'ont envoyé fut réellement celle d'obtenir la suspension de l'achat du Chemin de fer *Lucca-Pisa*, afin d'avoir le tems et les moyens de mieux connaître et examiner l'opération, nous devons avec regret les informer qu'ils auraient eu également ce tems et ces moyens, et qu'ils seraient restés également libres de ne pas conclure définitivement le marché, même en acceptant la proposition du Conseil; parce qu'il ne s'agissait dans l'Assemblée générale du 7 novembre 1855 que de décider si l'on devait renvoyer à une autre Assemblée générale la proposition relative à cet achat, afin qu'elle y fût approuvée ou rejetée définitivement, après qu'elle y aurait été librement examinée et discutée. Non seulement le mandat fut sous ce rapport *inutile*, mais il fut encore *préjudiciable;* en ce sens,

que le renvoi de la Proposition du Conseil à une autre Assemblée générale laissait à nos Actionnaires la liberté de la rejeter après un plus mûr examen, tout en créant une obligation à la charge du vendeur; tandis que l'ajournement proposé par le mandataire, donne lieu à quelques doutes au snjet de l'obligation du vendeur; de manière qu'il expose les Actionnaires à voir l'affaire leur échapper au moment où ils en auront reconnu la convenance; ce qui ne pent manquer d'arriver dès qu'ils auront pris connaissance (ainsi qu'ils auraient pu et dû le faire depuis longtems) de l'exposé des motifs de la Proposition, publié dans le rapport du Directeur du 18 septembre 1854, qui va être reproduit ci-après avec de nouveaux éclaircissements (Doc. D.).

La lecture de l'extrait du procès-verbal de l'Assemblée générale du 7 novembre 1855 suffira pour démontrer clairement à ces Actionnaires quelle était la valeur de la première délibération sur la proposition du Conseil, et quelle est celle de l'*ajournement* réclamé avec tant d'insistance (Doc. E).

Si le but de l'envoi du journaliste Scherer de la part des Actionnaires fut de lui conférer le mandat *extra-officiel* d'obtenir des éclaircissemens et des détails concernant la marche des affaires de notre entreprise, ils durent être bien trompés dans leur attente. — En effet, si ce journaliste eut pendant son séjour de quelques jours en Toscane de longues et régulières conférences avec son candidat M. Augustin Kotzian (qui, comme nous l'avons fait observer, prit une si grande part à l'administration de cette entreprise depuis la construction du Chemin de fer jusqu'en 1849), il n'eut avec cette Direction que des entretiens insignifians touchant l'acquisition du Chemin de fer *Lucca-Pisa*, sans jamais dire un seul mot, ni adresser une seule question touchant les affaires les plus importantes de notre entreprise.

Cette assertion, Monsieur l'Agent, à laquelle sans doute vous ajouterez foi, se trouve justifiée par des documens publiés

par le mandataire lui-même, c'est-à-dire le compte-rendu de sa mission, dans les nos 98 et 99 de son journal, qui fournit une nouvelle preuve de la complète ignorance dans laquelle il reste toujours au sujet de notre entreprise.

Ce que nous avons dit plus haut nous dispense d'insister de nouveau pour prouver combien sont chimériques ses vanteries pour l'*ajournement* de la délibération relative à l'acquisition du Chemin de fer *Lucca-Pisa*, vanteries dont une extrême simplicité d'esprit ou un courage héroïque ont pu seuls faire grand bruit. Cependant s'il fut impossible de faire comprendre au docteur Scherer dans la discussion à l'Assemblée générale l'*inutilité*, et même le *danger* de son ajournement, puisque l'acceptation de la proposition du Conseil, en créant une obligation à la charge du vendeur sans aucun engagement définitif pour notre Société, entraînait par elle-même, en vertu des Statuts, le renvoi à une autre Assemblée générale; comment aurait-on pu espérer de ne pas lui voir prendre des airs de triomphateur auprès des Actionnaires qu'il avait l'honneur de représenter, afin de justifier que son mandat n'avait pas été tout-à-fait sans résultats?

Nous passerons sous silence cette partie du compte-rendu qui n'est que la copie des chiffres et des données des Rapports des Syndics et du Directeur, et nous signalerons en peu de mots les erreurs et les contradictions les plus saillantes dans lesquelles il tombe dans les autres parties de ce document.

Nous nous permettrons de douter si dans l'éloquence tant soit peu *posthume* du mandataire, il est donné à tous de reconnaître le fidèle portrait de celle qu'il déploya à l'Assemblée. Mais qu'on l'accepte pour ce qu'elle est, et l'on verra que si ce mandataire eut le malheur de ne rien comprendre à la question du Chemin de fer *Lucca-Pisa*, il ne fut pas plus heureux pour les autres.

Nous défions qui que ce soit de reconnaître dans son

exposé de la *première Proposition* celle qui fut présentée et discutée à l'Assemblée générale et approuvée par elle. D'après le docteur Scherer, il aurait été question de *pourvoir par des moyens différens aux fonds nécessaires pour faire face à des dépenses déjà autorisées*, et les Actionnaires de votre ville seront bien surpris lorsqu'ils verront par le procès-verbal de l'Assemblée générale qu'il ne s'agissait nullement de cela (Doc. F). Non, le Conseil ne proposait point de *pourvoir à des fonds nécessaires* pour des dépenses autorisées, car on avait déjà pourvu à ces fonds par la 4me *Proposition* de l'Assemblée générale du 19 novembre 1851, et par la 2me *Proposition* de l'Assemblée du 28 septembre 1854. Le Conseil ne proposait que les moyens de *hâter* ou *anticiper* l'encaissement de ces fonds; en d'autres termes, il s'agissait de suppléer à un déficit de *caisse* et non d'*actif*. Le luxe de paroles que déploya le mandataire pour prouver que l'*emprunt* était préférable au système de retenue d'une portion des dividendes contre émission d'Actions privilégiées, prouvait, ainsi qu'on le lui fit observer, mais inutilement, qu'il n'avait rien compris à la proposition que l'on discutait, et moins encore à celle du 19 novembre 1851, qui avait établi le système des Actions de la 2me série, ou *privilégiées*. D'après cela la recommandation que le mandataire assure avoir faite relativement à cette proposition, *de se borner au nombre de 3130 de ces Actions privilégiées*, n'aurait eu, si effectivement il l'avait faite, que bien peu d'à propos.

Que vous dire, Monsieur l'Agent, des contradictions que contient le compte-rendu relativement à la discussion de cette même proposition? D'après ce compte-rendu, le docteur Scherer aurait invité l'Assemblée générale à bien réfléchir *s'il ne serait pas plus convenable de recourir à un emprunt*, et il aurait ensuite ajouté que *d'ailleurs des délibérations prises antérieurement rendaient inutile de s'occuper de cet examen;* il aurait dit que *ces nouvelles Actions sont parasites des anciennes, et sont*

préjudiciables à jamais aux bénéfices de celles de la première Série; et il aurait immédiatement ajouté *que le système des Actions de 2e Série est en lui-même fort convenable.*

Nous nous dispenserons de signaler ici l'injustice et l'ignorance des précédens dont il fait preuve en disant, à propos de la 2me proposition, que *c'était un grand inconvénient pour la Societé Léopolda d'avoir négligé la formation d'un fonds de réserve convenable*, sans relever comment à plusieurs reprises le Conseil actnel avait soumis à l'Assemblée générale des propositions relatives à la formation de ce fonds, et comment ces propositions furent tellement mutilées et modifiées par les délibérations des Assemblées générales elles-mêmes, que cet inconvénient n'avait point cessé. (Doc. G.)

On retrouve une égale ignorance des faits et d'égales contradictions dans ses autres observations concernant cette Société.

« *La Société Leopolda*, dit le mandataire, *était fort arriérée pour tout ce qui a rapport au transport des marchandises, et jusqu'ici correspondit bien peu à ce que l'on était en droit d'attendre de la riunion d'une florissante ville de commerce et d'une capitale populeuse.... Cela était dû,* dit-il, *à la localité peu favorable où se trouvait placée la station de Livourne, à son éloignement du port, et à d'autres inconvéniens occasionnés par les rapports avec la Douane. Après de longues négociations, ces inconvéniens disparurent enfin, et les constructions pour lesquelles, comme on le sait, on contracta un emprunt de trois millions à escompter sur les dividendes, sont si avancées, qu'elles pourront être terminées dans le courant de l'année prochaine, et il y a certainement à espérer pour cette époque un transport de marchandises plus considérable et plus régulier.* »

Or il n'est point vrai que l'on ait contracté nn emprunt, et moins encore un emprunt *de 3 millions*, pour les constructions relatives à la nouvelle station à Livourne. — On vota pour ces travaux la somme de L. 770,000, comme cela résulte

de la première proposition approuvée par l'Assemblée générale du 28 septembre 1854. (Doc. H.)

Quant à la totalité de la somme que l'on est autorisé à retenir provisoirement sur les dividendes pour être convertie en actions de deuxième Série, elle est de livres 3,130,800; et cette somme, déduction faite de livres 770,000 affectées à la nouvelle station à Livourne, est applicable à l'extinction de la dette créée en 1849 (dette créée particulièrement pour payer les sommes considérables dues aux expropriés en dehors du capital de 30 milions), à l'achèvement et au paiement définitif des travaux de l'ancienne construction de la ligne, et des matériaux, y compris les frais particulièrement relatifs aux travaux pour le service des marchandises presqu'entièrement négligé jusqu'à l'époque où la majorité des soussignés fut appelée à l'administration. (Doc. I.)

L'ignorance et la contradiction qui résultent indirectement du compte-rendu ne sont pas moins frappantes que celles des faits matériels et palpables.

Le docteur Scherer avoue que la Société *Léopolda était fort arriérée* (ce sont ses propres expressions) *pour tout ce qui avait rapport au transport des marchandises.* Mais au lieu de faire soupçonner que l'imperfection de ce service eût encore existé sous la présente Administration, pourquoi ne pas faire observer comment tous les soins du Conseil actuel furent périodiquement, et avec un succès marqué, dirigés vers l'amélioration progressive de cette branche importante? Pourquoi ne pas dire comment, en réparant les erreurs et les omissions de ses prédécesseurs, avec de faibles dépenses seulement, la nouvelle Administration parvint à augmenter progressivement les recettes dues au transport des marchandises, en les faisant élever, de la somme de livres 43,666 par an (chiffre auquel ils les trouvèrent), à celui de L. 684,000 auquel elles furent portées, même dans la malheureuse année de 1854-55? (Doc. L.) Pourquoi taire ces circons-

tances, et même faire supposer les circonstances opposées?

Le pourquoi n'est que trop frappant d'évidence. Le candidat du docteur Scherer était l'âme de l'Administration de cette entreprise quand elle se trouvait dans cet état déplorable dont il ne craint par de se plaindre hautement aujourd'hui; et il y aurait eu une contradiction trop évidente entre ce fait saillant, et la recommandation qu'il devait en faire à ses commettans. « Seraient-ce là, demanderons-nous au docteur Scherer, *ces égards* que vous sollicitiez pour les intérêts allemands? revenir à une Administration dont nous n'avons pu jusqu'ici réparer qu'en partie les fautes et les erreurs malgré six longues années de zèle et de fatigues? Cette *minorité*, par laquelle vous désirez *une plus grande influence*, serait-ce, par hasard, celle favorable à votre candidat? et tels seraient les hommes d'une *confiance à toute épreuve*, pour la future élection desquels vous formez des vœux si ardens? »

Nous ne sommes que trop convaincus que si le docteur Scherer avait pu dérober quelques instans à ses longs entretiens avec son candidat, et s'il se fût donné la peine de se livrer à quelques recherches sérieuses auprès de l'Administration, et surtout de jeter un regard dans les Archives, sur les Registres et les Documens de cette Entreprise, depuis sa naissance jusqu'en 1849, le courage d'exprimer de pareils vœux lui aurait manqué, quelque puissants que fussent les motifs individuels qui le poussaient à les faire !

Mais ici, dit le mandataire-journaliste, *nous avons à faire avec des étrangers qui en plus d'une occasion nous ont fait sentir le besoin de nous tenir sur nos gardes et parfaitement unis, afin de ne pas être obligés de battre en retraite à notre détriment.*

Qu'on nous permette de relever encore ces grossières paroles qui probablement, dans l'intention du mandataire, s'adressent au pays où la majorité des soussignés demeure, quoique nous y soyons étrangers de naissance. Et aux actionnaires à qui elles sont adressées, nous dirons de se tenir effecti-

vement bien en garde, mais contre les insinuations de celui qui, n'ayant avec eux aucune communauté d'intérêt réel et direct dans cette entreprise, a cherché par tous les moyens possibles à en faire naître un indirect, en abusant de leur bonne foi, en exploitant au profit de ses vues particulières les craintes mal fondées qu'il a eu l'habileté d'inspirer dès l'abord; nous leur dirons qu'au lieu de prêter tout bonnement l'oreille à de vagues observations assaisonnées de la plus complète ignorance, ils interrogent les faits, et consultent les documens de cette entreprise depuis l'époque de sa fondation jusqu'à nos jours, et qu'ils mettent un terme à cette indécente comédie.

De ces faits et de ces documens ils pourront juger dans quel état se trouvait cette entreprise à la fin de 1849, ce qu'elle fut après cette époque, et ce qu'elle est aujourd'hui. Ils verront comment l'Administration actuelle, créée après la réforme de 1849 (réforme qui est l'œuvre de la majorité des soussignés) trouvait, à son arrivée aux affaires, le capital social complètement absorbé, tandis que rien, ou presque rien, n'avait été fait, soit dans les Stations, soit en matériel roulant, pour rendre possibles les opérations de chargement et déchargement, ainsi que le transport des marchandises; ils verront comment, tandis que l'avenir de cette Société reposait sur le développement de cette branche de service, il restait encore tout à faire pour le mettre en activité, tant pour la partie administrative, qu'en ce qui touche aux constructions. On sera surpris alors comment avec des fonds si peu considérables, mais employés avec sagesse, on soit parvenu à réparer ces graves erreurs, et on ait obtenu une augmentation de la recette moyenne annuelle provenant du transport des marchandises, recette qui s'est élevée de 43,000 livres à 510,000. (Doc. L.) En examinant ces documens et ces faits, ils pourront se convaincre de l'opiniâtreté avec laquelle les nouveaux administrateurs eurent à lutter contre des difficultés toujours

renaissantes pour obtenir la concession d'une Station à Livourne, à proximité de la mer, où pussent être remplies les formalités de la douane, afin de triompher entièrement de la concurrence des charrettes et des bateaux sur les voies parallèles de la grande route et de l'Arno, et assurer ainsi à la Société *Léopolda* le transit des marchandises provenant de tous les Chemins de fer toscans, ou destinées pour eux. — Il résultera de cet examen comment, par une réforme opérée dans les systèmes et les tarifs pour le service des voyageurs, on parvint à élever le chiffre des recettes; comment on dut créer un système de Magasin qui n'existait pas, pour la conservation et le mouvement des matières premières et du matériel de la Société; un Contrôle de comptabilité centrale sur l'exploitation, qui manquait tout-à-fait; réorganiser les Archives qui n'existaient que de nom; réglementer toutes les branches du Service et y introduire l'ordre et l'économie. — Il en résultera comment la totalité des frais, dont la moyenne était de 54 pour $\frac{0}{0}$, fut réduite à 45 pour $\frac{0}{0}$ pendant les six années de leur administration, y compris les deux dernières, dans lesquelles le combustible, qui constitue la dépense la plus considérable, s'éleva plus qu'au double de sa valeur. (Doc. M.) — Ils pourront, non au moyen de paroles vides de sens, mais par le langage irrécusable des faits, se convaincre comment l'ancienne administration, que leur mandataire voudrait faire revivre, indépendamment des actes et omissions que nous avons déjà cités et de certains autres sur lesquels nous préférons pour le moment jeter un voile, surchargea la Société d'une dépense moyenne de L. 65,371 par an pour appointements de ses fonctionnaires, tandis que la nouvelle réforme, en appliquant le principe d'appeler à siéger dans le Conseil des propriétaires d'un nombre considérable d'actions, animés par un grand intérêt pour l'entreprise plutôt que par l'appât d'appointemens personnels, réduisit cette dépense (y compris les honoraires des fonctionnaires de la

Direction) au chiffre moyen de L. 38,859; chiffre qui se serait élevé à une moyenne annuelle de L. 88,270 si on eût continué à appliquer le système de l'ancienne administration! (Doc. N.) — En un mot ces Actionnaires comprendront, à l'aide d'un pareil examen, comment et pourquoi 18 mois après la mise en activité de tout le Chemin de fer, et 6 mois après la restauration politique, la majorité des soussignés trouva à 59 pour % les Actions, qui s'élevèrent successivement à 90 pour %, jusqu'au moment où ces titres furent, comme tous les autres, frappés par les récens événemens politiques, commerciaux, et hygiéniques.

Ce serait le moment de vous démontrer, Monsieur l'Agent, comment le projet d'acquisition du Chemin de fer *Lucca-Pisa* se rattache à ce système de prévoyance qui a exercé, et exercera encore pour l'avenir, une influence si salutaire sur les destinées de notre entreprise. Mais dans l'exposition des motifs de cette affaire l'intérêt même de notre Société nous conseille d'user certains égards dont seuls peuvent se dispenser ceux qui ne prennent point à cœur son avenir. Vous trouverez, Monsieur, dans le document D, l'indication de tous les motifs que la prudence permet de publier pour justifier l'opportunité de l'acquisition du Chemin de fer *Lucca-Pisa*, et d'amples détails sur les conditions de cette acquisition.

Après tout cela, il ne nous reste plus, Monsieur l'Agent, qu'à vous prier de faire remarquer aux Actionnaires de votre ville, constitués en Comité, la persuasion où nous sommes que leurs intentions étaient trahies lorsque leur mandataire se permettait d'attaquer l'honneur de ceux qui ont mis tous leurs soins à l'amélioration des intérêts de cette entreprise, et lorsqu'il leur proposait comme *ancre d'espérance* le retour aux affaires de ceux qui y eurent une si grande part jusqu'au mois de septembre 1849.

Quant à nous, si nous pouvions nous lasser enfin de ces luttes incessantes que des actionnaires trompés viennent

opposer à nos efforts constans pour l'amélioration de l'entreprise, en rendant impossible ou du moins peu convenable de suivre, au milieu de tant de difficultés, la route qui nous est tracée par le sentiment du devoir et par l'intérêt commun, nous ne nous lasserons jamais de faire tous les efforts dont nous sommes capables, dans le but qui nous semble le plus important pour l'avenir de notre entreprise, d'empêcher que le soin de nos intérêts et le fruit de tant d'années laborieuses viennent tomber entre des mains moins que loyales et capables.

Recevez, Monsieur l'Agent, l'expression de nos salutations distinguées.

Florence, le 13 décembre 1855.

Charles Schmitz.
Th. Mangani.
J. M. Maurogordato.
Jacques Levi.
Albert Ziegler.
Sébastien Fenzi.
Abraham Philipson.

DOCUMENS.

Doc. A.

Messieurs de Neufville, Mertens et Cie, Agents de la Société Leopolda
à Francfort S.M.

Florence, 31 août 1854.

On nous donne communication d'une lettre dirigée par un des Actionnaires allemands à un de nos amis. Je m'empresse de vous en remettre ci-joint l'extrait qui regarde notre administration.

Il paraît que l'écrivain de l'article mentionné dans la lettre susdite ne saurait s'expliquer comment la même Entreprise qui dans le mois de Juin 1854 donnait 100,000 livres de plus que dans le mois de Juin 1853, présente en Juillet 1854 une diminution de presque 25,000 livres en comparaison des recettes de Juillet 1853. Ce qui est certain c'est la plainte contre notre Administration pour le manque ou l'impossibilité d'explications satisfaisantes à cet égard.

Nous ne pouvons pas supposer qu'en lisant cet article dans le journal *Der Acktionär* qui se publie dans votre ville, il vous soit échappé, Messieurs, la fâcheuse impression à laquelle il devait donner lieu parmi les Actionnaires, soit en faisant supposer de l'insouciance de notre part, soit, ce qui est pire, en insinuant de la méfiance pour l'Administration actuelle. Dans l'une ou l'autre hypothèse, il n'aura pu vous échapper, Messieurs, l'effet nuisible que cela allait produire

aux intérêts de l'Entreprise, dont vous avez bien voulu accepter la représentation dans la ville où se publiait cet article.....

C'est dans l'intérêt d'une réparation réclamée par votre délicatesse, ainsi que par la nôtre, que je vous prie, Messieurs, de vouloir bien faire insérer dans le même Journal une déclaration de votre part, que vous pouvez formuler, s'il vous plait, sur les éléments ci-après:

1° L'excès de presque cent milles livres dans les recettes du mois de Juin 1854, en comparaison du mois correspondant de 1853, s'explique:

Par un surplus dans le mouvement des voyageurs dû à l'occasion de la fête triennale *la luminara*, qui a eu lieu à Pise en Juin 1854, et qui a donué, à elle seule, une recette de presque 40 milles livres;

Par uu excédant dans les recouvrements des marchandises, déterminé par la disette dans la production agricole du pays, particulièrement des blés, et qui a donné lieu à un très grand mouvement de Livourne à Florence pour les matières alimentaires, particulièrement en blés et vins étrangers, qui ont produit un excédant de presque 46,000 livres dans le revenu de ce service.

Le surplus des autres branches a ressenti l'influence des deux circonstances susmentionnées.

Quant à la diminution des recettes du mois de Juillet 1854 sur celles du mois correspondant de l'année passée, on en peut résumer les causes aux suivantes:

A l'épidémie qui malheureusement nous afflige. Si elle a exercé peu d'influence dans la baisse des recettes pour voyageurs (et cela est dû au remaniement du Tarif fait bien à propos par notre Conseil à la suite de nouvelles concessions qu'il a pu obtenir, non sans beaucoup de peine, de notre Gouvernement), elle n'a pas manqué d'arrêter le mouvement des marchandises, en interrompant les communications personnel-

les des gens d'affaires, communications qui dans ce pays-ci ont lieu pour la plupart des transactions commerciales;

A l'abondante récolte en blés de notre pays, qui se fait ici au commencement de Juillet, et qui, venant pourvoir aux besoins de la consommation intérieure, a fait cesser le besoin de retirer les blés qui viennent de l'Étranger par la voie de Livourne;

Aux complications politiques et belliqueuses qui, en fermant les ports de la Mer Noire, et en difficultant les exportations en blés de l'Étranger, ont tari la source principale des échanges entre le port de Livourne et l'intérieur du pays.

Ce sont là, Messieurs, les causes principales des différences qui ont tant *alarmé* l'écrivain de l'article; et, comme vous voyez, il n'y a là rien d'obscur, qui autorise des réticences offensantes, auquelles vous voudrez bien avoir la bonté de répondre d'après les explications que je viens de vous donner. A l'avenir j'espère que vous voudrez nous tenir au courant de tout ce qui touche aux intérêts de notre Administration.

Dans l'attente d'une réponse qui puisse me rassurer sur la prompte publication dont je vous prie, j'ai l'avantage de vous saluer avec distinction.

Le Directeur
UBALDINO PERUZZI.



Doc. B.

Auszug aus dem journal Der Aktionär, N. 63, vom 11 März 1855.

Die Direktion bezeichnet eine Vergleichung der letzten sechs Monate von den Jahren 1853 und 1854 als eine in keiner Weise normale, von der irgend ein stichhaltiges Urteil über die Verbesserung oder Verschlimmerung der Bahn selbst abzuleiten sei, und man muss zugestehen, dass die Gründe, welche sie vorbringt, triftig sind und Anerkennung verdienen. Die Misserndte, welche im Jahr 1853 Toskana und die benachbarten Staaten heimsuchte, hatte grosse Zufuhren von Cerealien aus dem Hafen von Livorno zur Folge, welche, da viele Spekulanten an Ort und Stelle kaufen wollten, auch eine Vermehrung der Personenfrequenz bewirkten. Diese Ursache des Plus fiel im Jahr 1854 nicht allein weg, sondern es traten für das Minus noch ganz besondere eigenthümliche Gründe hinzu, wie die Blokade der Häfen des schwarzen Meeres, eine reichliche Erndte im Lande selbst, die epidemische Verbreitung der Cholera und in ganz letzter Zeit Ueberschwemmungen und Wasserschäden, alles unerwartete und vorübergehende Begebenheiten, welche ausser der Schuld und Verantwortung der Verwaltung liegen und den intensiven Werth der *Leopolda*-Bahn nicht affiziren. Nach dem Kalenderjahr berechnet stellen sich die Einnahmen also:

1851	**1852**	**1853**	**1854**
L. 2,131,212	2,144,599	2,208,606	2,238,463.

Das Betriebsjahr läuft vom 1 Mai bis 30 April und da wird ohne Zweifel die Differenz zwischen 1853 und 1854 zu Ungunsten des letztern fallen, indem die Mindereinnahmen erst im Juli begonnen haben. Jedenfalls aber erwartet die Direktion ein höheres Ergebniss als 1852, und insofern dieser

Vergleich auch ein normaler ist, wäre dadurch die fortschreitende Rentabilität der Bahn erwiesen.

. . . .

Während der innere Werth, die materielle Basis der Florenz-Livorno Bahn durch die exzeptionellen Vorkommnisse der letzten Zeit in keiner Weise gelitten haben und bei einer umsichtigen und gewissenhaften Verwaltung alle Bedingungen für eine ausgiebige Rentabilität der ganzen Unternehmung zusammentreffen, etc.



Doc. C.

Auszug aus dem journal Der Aktionär, N. 68, vom 15 April 1855.

« Es ist nicht unsere Absicht, uns über die vorübergehende Krisis und deren Ursachen (durch welche der Ausfall in den Einnahmen veranlasst wurde), weiter zu verbreiten. Was uns der Erläuterung und Aufklärung besonders für die deutschen Aktionäre bedürftig scheint, die mit dem Gang der Sache grösstentheils unbekannt sind, das ist die Operation, mittelst welcher das Gesellschaftskapital vermehrt worden, und deren Zweckmässigkeit in den darüber erschienenen Veröffentlichungen nachgewiesen ist.

Als die gegenwärtige Verwaltung ihre Funktion antrat, fand sie bereits die Ermächtigung zu einem Anlehen von 1,200,000 Lire vor, welches den Mehrbetrag der Baukosten gegen den ursprünglichen Anschlag decken sollte. Dieses Anlehen kam mit Zinsen und Prämien auf 7 % zu stehen, und seine Rückzalung sollte binnen zehn Jahren erfolgen. Auf diese Weise sollte die Einnahme des ersten Dezenniums mit einem Abzug in Folge der Kapitalsvermehrung belastet werden. Später indessen nahm die Verwaltung wahr, dass bei den bereits ausgeführten Bauten fast alle diejenigen fehlten, welche zum Betrieb des Waarentransports, also gerade desjenigen Geschäftszweiges, von welchem die Gesellschaft Gewinn zu hoffen hatte, erforderlich waren. Wegen Dringlichkeit der Sache bewilligte damals die Generalversammlung der Aktionäre eine Ausgabe von 600,000 Lire, die aus den vorhandenen Mitteln und dem Kredit der Gesellschaft entnommen werden sollten, und als Tilgungsfonds wurden 20 % des Ertrags vom Waarentransport (welcher bis dahin so gut wie nicht vorhanden war) festgesetzt.

Auf solche Weise hätten sowoll die Rückzalung des Anlehens von 1,200,000 Lire mit Zinsen und Prämien, als jene weiteren 600,000 Lire die Dividende auf kurze Zeit vermindern müssen.

Unterdessen hatte die neue Verwaltung, stets darauf bedacht, den Verkehr auf dieser Bahn zu verbessern und sicher zu stellen, es als unumgänglich erkannt, in *Livorno* eine Seestation zu errichten, durch welche die Waaren direkt an das Meer geschafft und so dem Handelsstande die Kosten der Ueberfahrt erspart, die Konkurrenz der Fuhrwägen und der Fahrzeuge auf dem Arno beseitigt und der Verkehr auf der *Leopoldsbahn* erweitert würde. Nach vielen Bemühungen und Beseitigung der im Wege stehenden Hindernisse gelang es, die Konzession zu erhalten. Es wurde ein Plan entworfen sowol für diese Einrichtung als für die übrigen Arbeiten, welche die Erweiterung des Waarentransports auf der ganzen Bahn erforderte, und ergab sich hierfür ein Bedarf von beiläufig 1 Mill. Lire.

Bevor man nun die Mittel zur Herbeischaffung dieser Summe in Antrag brachte, hielt man es für zweckmässig einen Weg ausfindig zu machen, um die verschiedenen Passiva der Gesellschaft zu vereinigen und auf eine einzige Schuldgattung zurückzuführen. Zu diesem Zweck wurden der Generalversammlung der Aktionäre vom 19 nov. 1851 folgende Ansichten vorgelegt:

1) es sei ungerecht und jedem ökonomischen Prinzip widerstreitend, die obige Summe unbedingt durch einen Abzug an der Dividende zu decken, insofern es sich von Schulden des Baukonto's handle;

2) es sei dagegen ganz und gar gerecht, zur Emission neuer Aktien und Schuldverschreibungen seine Zuflucht zu nehmen; dass aber die Unterbringung derselben durch öffentliche Vergebung schwierig und unsicher, ein bedeutender Verlust am Nominalwerth zuverlässig, und ein Sinken des

kommerziellen Werthes der ursprünglichen Aktien so gut wie gewiss sei;

3) dass es demzufolge erforderlich sei, ein Verfahren aufzufinden, welches bei dem ersteren System (jenem des Abzugs an den Dividenden) den Nachteil einer zeitweisen Belastung des Ertrags zum ausschliesslichen Vortheil künftiger Dividenden, und bei dem zweiten (jenem der Emission von Prioritäts-obligationen) die Einbusse am Nominalwerth, die Ungewissheit der Unterbringung und den Verlust am Werthe der älteren Aktien zu beseitigen geeignet sei.

Demnach wurde nachfolgender Beschluss vorgeschlagen und von der Generalversammlung genehmigt: Es soll die benöthigte Summe von 2,460,800 Lire aufgenommen werden und zwar je nach Bedarf und mittelst des erforderlichen Abzugs an der Dividende eines jeden Halbjahrs, jedoch in der Art, dass durch diesen Abzug kein halbjähriger Coupon auf weniger als 15 Lire reduzirt werde; dass für den Betrag des Abzugs provisorische Scheine ausgestellt und in ebensoviele neue Aktien al pari mit Garantie eines Minimums von 25 Lire für jeden halbjährigen Coupon umgewandelt werden; dass ferner am Schlusse eines jeden Halbjahrs die Zahl der in obiger Weise bereits emittirten neuen Garantie-Aktien amtlich bekannt gemacht werde.

Diese von allen Sachverständigen gebilligte und durch die Erfahrung als höchst zweckmässig bewährte Operation bot folgende Vortheile dar:

Sie verschafft nach Massgabe des Bedarfs die nöthigen Geldmittel zur Heimzalung der älteren Schulden und Bestreitung der neuen Bauten auf einen Zeitraum von wenigstens sieben Jahren, und beseitigt dadurch die unnütze Last der Verzinsung der ganzen Summe, soweit diese nicht sofort erforderlich ist.

Sie vertheilt gleichmässig auf die ganze Dauer der Gesellschaft die Last der in Abzug gebrachten Summe, anstatt un-

gerechterweise das Erträgniss weniger Jahre mit einem gänzlichen Abzug zu beschweren.

Man hat dadurch den Verlust, welcher durch die Differenz zwischen dem nominalen und dem wirklichen Werth bei Emission von Aktien und Schuldverschreibungen mittelst öffentlicher Soumission entstanden wäre, vermieden, und solcher Art eine Ersparniss von ungefahr 1 Mill. Lire erzielt. Und diess Alles ohne irgend einen Verlust für die dem vorläufigen Abzug Unterworfenen, welche, sofern sie nur wollten, sofort die Bons, die ihnen zum Austausch gegen die zurückbehaltenen Beträge gegeben wurden, al pari verwerthen konnten.

Und endlich ist es gewiss ein in der Geschichte dieses Anlehens denkwürdiger Fall, dass dasselbe eine Steigerung im Werthe der älteren Aktien im Gefolge hatte, welche Steigerung beständing zunahm bis zu dem Augenblicke, wo die gegenwärtigen politischen Verwickelungen sie, gleich allen öffentlichen Fonds, etwas herabdrückten.

Wir haben es für nützlich erachtet, diese kurzen Aufschlüsse über eine der wichtigsten Massregeln der *Leopolds*-Eisenbahngesellschaft zu ertheilen; einerseits, um dem Wunsche vieler Aktionäre, denen dieselbe noch nicht recht bekannt war, zu entsprechen, anderseits eine löbliche Wissbegierde in Bezug auf den Verlauf dieses Unternehmens zu erwecken. Zur Befriedigung derselben wird es genügen, die darüber veröffentlichten Angaben zu beachten oder sich direkt um Aufschluss an die Verwaltung zu wenden, die gerne bereit sein wird, den dessfallsigen Wünschen der Betheiligten zu entsprechen. Endlich schien es uns auch die Gerechtigkeit zu fordern, dass man den ehrenwerthen Männern, welche gegenwärtig die Geschäfte der Gesellschaft leiten, Anerkennung und Aufmunterung zolle, damit sie erfahren, dass es unter den Aktionären in diesem Lande welche gibt, die ihre ausgezeichneten Dienste zu würdigen wissen, und

damit sie mit Lust und Liebe auf der so gut verfolgten Laufbahn fortwandern, ohne sich durch die Schwierigkeiten abschrecken zu lassen, die einem solchen Unternehmen ankleben, und unter denen die anscheinende Gleichgültigkeit der Auftraggeber und die Verläumdungen der Uebelwollenden nicht die geringsten zu sein pflegen. »



Doc. D.

Extrait du Rapport présenté par le Directeur de la Société Leopolda
à l'Assemblée générale des Actionnaires du 28 septembre 1854.

« Après l'exposé de tout ce qui pouvait vous intéresser à propos de notre entreprise, je vous dois, Messieurs, au sujet du projet d'acquisition du Chemin de fer de Lucques à Pise, et de jonction de cette ligne avec la nôtre aux environs de cette dernière ville, les explications nécessaires pour vous mettre à même de juger de la convenance des propositions relatives à cette affaire, sur lesquelles vous êtes appelés à vous prononcer. Quant à la jonction de notre ligne avec celle de Lucques à Pise aux environs de la dernière de ces villes, ce n'est pas la première fois que j'ai l'honneur de vous en parler : dans mon Rapport à votre Assemblée générale de l'an dernier, je vous annonçais que des arrangemens à ce sujet avec la Société concessionnaire du Chemin de fer de Lucques à Pise et le Concessionnaire des études d'une ligne de Pise aux frontières de Massa pour Gênes, avaient été provoqués par une Ordonnance du Grand-Duc du 16 juin 1853, et par deux communications officielles de la part du Gouvernement. »

A la suite d'une délibération de notre Conseil du 7 juillet 1853, nous repondîmes que « conformément aux dispositions » de l'Art. 49 du Cahier des charges, nous nous serions em- » pressés de traiter avec la Société *Lucca-Pisa* afin que la » jonction puisse être faite dès que son Chemin de fer aura » été prolongé jusqu'à notre Station de Pise. » Là-dessus les Concessionnaires des études du Chemin de fer projeté dans la direction de Gènes prirent l'engagement de présenter un projet, que nous dûmes attendre inutilement; et comme cependant les sollicitations de la part du Gouvernement devenaient de plus en plus pressantes, une première conférence eut lieu

avec le Gérant de la Société *Lucca-Pisa* en présence de M. le Commissaire royal.

Dans cette conférence il ne fut point fait de mystère au sujet de l'esprit et du but des ordres du Gouvernement, fort différens de l'interprétation que nous avions donnée, d'après le Cahier des charges de notre concession, à l'Ordonnance grand-ducale du 16 juin 1853. Il ne s'agissait nullement de nous appeler à remplir les engagemens qui nous sont imposés par le Cahier des charges, c'est-à-dire de prendre dans notre Station de Pise les dispositions nécessaires pour qu'il pût s'y opérer la jonction avec le Chemin de Lucques dès que celui-ci eût été prolongé jusqu'à la Station elle-même; il s'agissait au contraire de nous imposer une charge nouvelle, non prévue par les actes relatifs à notre concession, celle de supporter une portion considérable des frais nécessaires pour le prolongement du Chemin de Lucques jusqu'à notre Station de Pise, y compris le pont sur lequel l'Arno doit être traversé. Le Gouvernement, disait-on dans l'Ordonnance grand-ducale du 16 juin, veut absolument que Pistoie, où doit aboutir le Chemin de fer central italien, soit reliée à Livourne par une ligne non interrompue de chemins de fer; et dans ce but, plutôt que d'accorder la concession qui avait été demandée d'une nouvelle ligne de prolongement direct de Lucques à Pise jusqu'à Livourne, il préférait la jonction à Pise des deux Chemin de fer *Lucca-Pisa* et *Leopolda* aux frais des deux Sociétés.

Dès lors, avant d'aborder l'examen de la question de convenance du traité que nous étions appelés à conclure dans un tel but, il fallait voir si nous pourrions être forcés de contribuer à la dépense nécessaire pour le prolongement du Chemin de fer de Lucques jusqu'à notre Station de Pise, et si le Gouvernement pourrait, d'après les engagemens qu'il a pris avec nous dans l'Acte de concession, concéder le prolongement direct du Chemin de Lucques jusqu'à Livourne.

A l'aide de l'Acte de concession et du Cahier des charges il nous fut aisé de résoudre ces deux questions légales dans un sens favorable à notre Société, et nous eûmes le bonheur de voir notre opinion partagée par un des jurisconsultes les plus distingués de notre ville. Et au sujet de notre participation aux dépenses nécessaires pour la jonction à Pise, l'opinion du Gouvernement lui-même ne paraissait point différente de la nôtre. En nous adressant les sollicitations dont nous venons de parler, il ne semblait effectivement pas vouloir nous appeler à remplir un engagement: mais plutôt s'étant engagé lui-même à assurer une communication non interrompue par chemins de fer de Pistoie à Livourne, et ne pouvant imposer à la Société de *Lucca-Pisa* d'autres obligations que celles relevant de son Cahier des charges, qui se limitent à prolonger sa ligne jusqu'à la rive droite de l'Arno et contribuer aux autres dépenses dans une proportion qui aurait dû être déterminée par le Gouvernement; pressé d'ailleurs par les demandes du prolongement direct jusqu'à Livourne du même Chemin de fer *Lucca-Pisa*, il invitait notre Société à se charger des frais qu'il n'a pas le pouvoir de mettre à la charge de la Société *Lucca-Pisa*. Et en vérité, personne ne saurait mettre en doute la convenance qu'il y aurait pour la *Leopolda* à s'imposer une telle charge, si cela était nécessaire pour empêcher les pertes considérables que la concurrence d'une seconde ligne pour Livourne ne manquerait point de lui causer, en supposant qu'une telle concession pût être faite par le Gouvernement. Fort heureusement une telle nécessité n'existe point, parce que les raisons pour lesquelles nous croyons que le Gouvernement est engagé envers nous par l'Acte de concession à ne pas faire une telle concession désastreuse pour notre entreprise, sont tellement solides et nombreuses, que nous ne douterions pas d'un succès favorable si nous étions dans la nécessité douloureuse de soutenir nos droits devant les tribunaux.

Malgré cette confiance dans notre droit, que nous ne démentons nullement, je pense que tout homme sensé comprendra, sans rien ajouter de plus, toutes les incertitudes et les inconvéniens d'un tel procès à soutenir contre le Gouvernement, et approuvera les efforts que le Conseil et la Direction ont cru de leur devoir de faire dans le but de l'éviter.

Je viens de démontrer comment notre Société est exposée au danger d'un procès pour empêcher la construction d'une ligne rivale pour Livourne, ou bien à celui de devoir soutenir une partie de la dépense inutile et même nuisible à notre entreprise, par la jonction près de Pise de notre Chemin de fer et de celui de Lucques: ces dangers qui ont pris naissance, il y a déjà plusieurs années, du fait malheureux de la concession des lignes de Florence à Pise par Pistoie et Lucques, viennent d'acquérir une nouvelle gravité par la préférence donnée à la ligne sur Pistoie pour le Chemin de fer central italien, et par la réunion, déjà décidée par le Gouvernement, de la Station de Florence du Chemin de fer de Rome par Arezzo à celle du Chemin de Pistoie. De ces deux dangers le second est sans contredit le moins grave, et il serait prudent pour notre Société, ainsi que nous venons de le dire, de se soumettre à quelque sacrifice afin de prévenir un procès avec le Gouvernement à propos de la concession d'une ligne rivale dans laquelle d'autres Sociétés, eu égard à leurs conditions spéciales, pourraient trouver quelque convenance.

Le Conseil a cru devoir vous exposer franchement la situation de la Société, et vous proposer le parti qui paraît le plus convenable afin de satisfaire avec le moins de sacrifices pour nous les graves intérêts publics auxquels le Gouvernement veut donner une entière satisfaction.

Ce parti serait le projet d'acquisition du Chemin de fer de Lucques à Pise qui nous a été proposé par le chev. Démétrius de Gyra, d'abord mandataire du plus grand nombre des Actionnaires de la Société concessionnaire de cette ligne, et

plus tard représentant de la Société elle-même en vertu du mandat qui lui à été donné dans l'Assemblée générale du 4 mars dernier.

Après de longues discussions, après une série de projets présentés de part et d'autre, après l'examen sérieux des conditions économiques et matérielles de l'entreprise qui a été fait pas des experts ayant notre entière confiance, nous avons arrêté les bases du projet que nous avons l'honneur de vous proposer, bases qui ont été approuvées par la Société concessionnaire du Chemin de fer de Lucques á Pise dans son Assemblée générale du 15 juillet dernier. Ce n'est pas comme une affaire avantageuse en elle-même pour notre Société que nous venons vous proposer ce projet; mais plutôt comme un sacrifice moins grave que celui de soutenir une partie considérable de la dépense nécessaire pour l'établissement de la ligne de jonction à Pise: c'est donc à ce dernier parti que nous allons le comparer.

Cette jonction qui devra nécessairement être faite tôt ou tard, en achevant la suite des lignes rivales à la nôtre entre Florence et Pise, ne peut manquer d'exercer une fâcheuse concurrence à notre mouvement, qui deviendra non seulement plus faible, mais moins productif à cause de la nécessité de lutter avec cette concurrence au moyen de la réduction de nos tarifs qui sont déjà inférieurs à ceux des autres Chemin de fer de l'Europe.

Et la portion du revenu de la ligne de jonction qui nous appartiendrait serait un bien faible dédommagement; car cette ligne étant très courte, les recettes en seraient insignifiantes, tandis qu'à cause des conditions locales, les dépenses de la construction et les frais continuels d'entretien et de surveillance seraient extrêmement considérables.

Si nous achetions le Chemin de fer de Lucques à Pise au lieu de contribuer avec la Société concessionnaire de cette ligne à la dépense nécessaire pour la jonction près de la dernière

de ces villes, le sacrifices et les dangers de notre Société nous sembleraient considérablement diminués. En disposant nous-mêmes ainsi d'une portion des lignes rivales sur un quart à peu près de leur longueur, la concurrence deviendrait plus difficile, la lutte des tarifs plus ruineuse pour elles, et plus facile à combattre de notre part; et la dépense nécessaire pour la jonction à Pise, qui est toute à l'avantage des Chemins de fer de Lucques et ruineuse pour nous, au lieu d'augmenter à nos dépens les bénéfices d'une autre entreprise, rendrait plus profitable pour nous cette nouvelle branche de notre ligne. Le trafic actuel du Chemin de fer de Lucques à Pise est loin d'être considérable, car son revenu brut ne dépasse pas en moyenne 200,000 livres par an; c'est-à-dire livres 10,000 par kilomètre; et ce revenu augmentera difficilement tant que dureront les interruptions des Chemins de fer à Seravalle (entre Montecatini et Pistoie) et à Pise. Mais il n'y a point de doute que dès que ces interruptions auront disparu, une portion du trafic actuel de la *Leopolda* et celui qui se fait par les routes ordinaires et par eau de l'Altopascio à Livourne, augmenteront considérablement le revenu des Chemins de fer de Lucques, et surtout de celui de cette ville à Pise.

Nous ne craignons pas d'exagérer l'importance de cette augmentation du revenu brut du Chemin de fer de Lucques à Pise en l'évaluant à 25 pour % de l'actuel, ce qui atteindrait le chiffre de livres 12,500 par kilomètre, inférieur à celui de beaucoup de lignes de peu d'importance, entr'autres à celui (livres 17,500) de la *Leopolda*, du tems où la seule section entre Livourne et Pontedera était en exploitation. Et encore moins exagérées nous paraissent nos prévisions à l'égard du revenu brut du Chemin de fer de Lucques à Pise à l'époque où le Chemin de fer central italien sera exploité, en les boruant à ce même revenu kilométrique de livres 17,500 tel qu'était celui d'une section de la *Leopolda* aussi peu importante que celle

de Pontedera à Livourne; car à cette époque tout le trafic entre Livourne et les riches contrées qui seront desservies par le Chemin central italien viendra augmenter le revenu de la Ligne que nous vous proposons d'acheter (1).

Après avoir examiné le revenu brut du Chemin de fer de Lucques à Pise, jetons un coup-d'œil sur les dépenses de l'exploitation de cette ligne qui ont atteint jusqu'à présent le chiffre de livres 150,000, c'est-à-dire qu'elles ont été dans la proportion de 75 pour % avec le revenu brut. Par suite de l'achat de cette ligne par la Société *Leopolda*, la suppression de l'Administration supérieure et de plusieurs services qui deviendraient inutiles rendrait possible une économie certaine et immédiate de livres 30,000 par an, même en tenant compte de quelques augmentations dans quelques unes de nos dépenses.

Dès lors le revenu net du Chemin de fer de Lucques à Pise qui a été moyennement de livres 50,000 par an, atteindrait immédiatement pour nous le chiffre de livres 80,000.

Extrait du Rapport du 18 Octobre 1855 fait par le Directeur à l'Assemblée générale du 7 Nov. suivant, au sujet du Projet d'Achat du Chemin de fer de Lucquesà Pise.

Pendant que nous étions occupés à traiter avec le Représentant de la Société du Chemin de fer de Lucques à Pise au sujet de l'accomplissement des conditions sous lesquelles le Projet d'Achat de ce Chemin, ainsi qu'il avait été proposé

(1) Revenu brut kilométrique du Chemin de fer *Leopolda* depuis qu'il est entièrement exploité.

Années	
1849-50.	L. 19,008. 33.
1850-51.	21,866. 53.
1851-52.	24,393. 24.
1852-53.	24,234. 59.
1853-54.	20,348. 21.

par la cinquième Proposition du Conseil, avait été approuvé à l'unanimité par notre Assemblée générale du 28 septembre de l'année dernière, la faillite de cette Société était déclarée par le Tribunal de Lucques. Ce fait important amena naturellement la rupture du Traité, mais il ne put modifier notre opinion au sujet de la convenance pour notre Société de l'Achat du Chemin de fer de Lucques. Dès lors nous trouvâmes convenable de reprendre avec le Représentant des Actionnaires de la Société tombée en faillite le Traité qui avait déjà obtenu une première approbation de la part de l'unanimité de notre Assemblée générale; en tâchant, bien entendu, d'en modifier les conditions à notre avantage et de les rendre telles qu'elles pussent servir de base à un Concordat entre les Créanciers. Dans un tel but il était nécessaire d'augmenter notre débours en effectif, qui fut porté à la somme de livres 1,200,000, en ayant soin toutefois de nous réserver la faculté de payer une portion de cette somme à différentes échéances. En évaluant un intérêt de 5 pour % sur ce capital qu'il nous faudrait payer, on voit qu'une charge annuelle de livres 60,000 viendrait à être imposée par cette affaire à notre Société, qui en serait certainement et largement dédommagée par le revenu net plus considérable de l'entreprise qu'elle ajouterait ainsi à celle qu'elle exploite maintenant.

Lorsqu'une communication desservie par des Locomotives aura été établie entre Lucques et Bologne, le Chemin de fer de Lucques à Pise, qui sera une portion de prolongement du Chemin de fer central italien dans la direction de Livourne, deviendra sans aucun doute une ligne tellement importante, que son revenu sera de nature à pouvoir largement rembourser la *Leopolda* de la charge qui lui sera imposée par les 2000 de ses Actions de la 1re Série qui devront être livrées à cette époque aux Actionnaires du Chemin de fer de Lucques à Pise contre les 2500 Actions actuelles de cette Société. Si, contrairement à toutes les prévisions, la communi-

cation dont je viens de parler n'était pas mise en activité dans vingt années, les Actionnaires du Chemin de fer de Lucques à Pise ne recevraient à cette époque que 1000 Actions de la 1re Série de la *Léopolda*, laquelle, dans un tel cas assez peu probable, serait dédommagée de la charge que lui imposeraient ces mille Actions nouvelles par les avantages et par la diminution des dommages qu'elle a à craindre de la part du Chemin de fer de Florence à Pise par Pistoie et Lucques, dont il a été longuement parlé dans la portion de mon Rapport du 28 septembre 1854 ci-dessus publiée, dans laquelle j'avais l'honneur d'exposer les motifs de la cinquième Proposition qui fut approuvée par l'Assemblée générale du même jour.

Quoi qu'en disent les adversaires du Projet d'achat du Chemin de Fer de Lucques à Pise, le Rapport du Directeur à l'Assemblée du 28 Septembre 1854, dont les parties principales viennent d'être reportées ci-dessus, renferme toutes les explications nécessaires pour éclairer le jugement des Actionnaires : et tel paraît avoir été l'avis des Actionnaires eux-mêmes, car, après en avoir pris connaissance, ils délibérèrent le renvoi de la Proposition, qui avait été présentée à ce sujet par le Conseil, à la délibération définitive d'une autre Assemblée générale, conformément à la disposition des Articles 43 et 49 des Statuts de la Société. Cette affaire n'ayant pu avoir de suite à cause de la déclaration de faillite de la Société concessionnaire du Chemin de Fer de Lucques à Pise, une nouvelle Proposition plus favorable aux intérêts de notre Société a été présentée à l'Assemblée générale du 7 Novembre dernier, pour qu'il en fût pareillement délibéré le renvoi à une autre Assemblée générale extraordinaire. Comme il s'agissait de la même affaire qui avait obtenu précédemment l'unanimité des voix dans l'Assemblée générale

du 28 Septembre 1854, et que la seule différence consistait en ce que les conditions nouvellement proposées étaient beaucoup plus favorables à l'intérêt de notre Société (1), le

(1) Les conditions principales du Projet d'Achat du Chemin de fer de Lucques à Pise qui fut approuvé dans l'Assemblée générale du 28 septembre étaient les suivantes:

La Société *Leopolda* payait aux Créanciers de la Société de Lucques à Pise à titre d'expropriation. . . . . L. 334,524

Elle donnait en outre aux Actionnaires et aux Créanciers de la Société 3735 Actions de la 1re Série, de la valeur nominale de. . . . . L. 3,735,000

Total en valeur nominale L. 4,069,524

Aux porteurs de ces 3735 Actions elle aurait payé une annuité de. . . . . L. 68,925 jusqu'au moment où toute la Ligne de Pistoie à Lucques serait exploitée.

Depuis cette époque jusqu'à la mise en exploitation du Chemin de fer central italien de Pistoie à Bologne. . . . . L. 120,650

Depuis cette époque jusqu'à la fin de la concession ces 3735 seraient à tous les égards parifiées aux Actions actuelles de la 1re Série de la *Leopolda*.

Il faut ajouter à ces annuités l'intérêt de 5 pour 0/0 sur la somme de L. 334,524 à débourser; ce qui porte les charges de la *Leopolda* pendant la 1re Période à. . . . . L. 85,650
pendant la 2de à. . . . . L. 137,375
» 3me (en supposant pour les Actions de la 1re Série de la *Leopolda* un dividende de L. 50 par An). . . . . L. 203,476

Le Contrat privé du 30 août 1855 qui a été présenté par le Conseil à l'Assemblée générale du 30 novembre dernier imposait à la Société *Leopolda* les charges suivantes:

Payement de. . . . . L. 1,200,000

A l'époque de la mise en exploitation du Chemin de fer central italien, émission de 2000 Actions de la 1re Série de la valeur nominale de. . . . . L. 2,000,000 ce qui avec la somme déjà déboursée, aurait fait en total L. 3,200,000 en valeur nominale.

Si le Chemin de fer central italien n'était pas mis en exploitation avant vingt années, émission de 1000 Actions de la 1re Série, ce qui, avec la somme déjà déboursée, aurait formé un total nominal de. . L. 2,200,000

En supposant de L. 50 par Action le dividende des Actions de 1re Série de la *Leopolda*, les charges annuelles auraient été immédiatement de. . . . . L. 60,000

A l'époque de la mise en exploitation du Chemin de fer central italien. . . . . L. 160,000

Conseil a naturellement pensé qu'il aurait été complètement inutile de répéter les explications qui avaient été trouvées suffisantes en 1854; c'est pourquoi dans le Rapport du Directeur du 18 Octobre de cette année, on s'est presque borné à s'en référer au Rapport du 28 Septembre de l'année dernière. Si nous revenons de nouveau sur un sujet que nous pensions avoir suffisamment éclairé, c'est que les adversaires du Projet nous imposent le devoir de combattre les objections qu'ils ont élevées contre le Projet lui-même, dans une brochure qui a été publiée à Florence au mois d'Octobre dernier (1), ainsi que dans l'exposé des motifs de la Proposition d'ajournement qu'ils ont cru devoir présenter et faire accueillir dans l'Assemblée générale du 7 Novembre dernier (2).

De ces objections, les unes s'appuyant sur les Statuts de la Société et sur le Cahier des charges de la Concession, mettent en doute la légalité et la convenance de l'affaire; d'autres ont pour but d'en démontrer l'inutilité en niant l'existence de tout danger de concurrence de la part d'autres lignes rivales dont le Chemin de fer de Lucques à Pise fait partie; les dernières enfin, que nous aurons à combattre, attaquent les conditions de l'affaire comme trop onéreuses pour nous.

Après vingt Années, si ce Chemin n'était pas mis en exploitation avant ce délai. . . . . L. 110,000

Dans les deux Projets il était pourvu à ce que le Chemin de fer de Lucques à Pise fût livré sans aucune servitude ou engagement qui mît des bornes à la propriété de l'acheteur ou l'exposât à des Procès.

Le premier Projet fut adopté à l'unanimité dans l'Assemblée générale de la *Leopolda* du 28 septembre 1854; le second fut ajourné dans celle du 7 novembre 1855, sur la Proposition de M. Scherer!

(1) *Osservazioni sul Progetto di Acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa, proposto dal Direttore della Strada Ferrata Leopolda con i suoi Rapporti del 28 settembre 1854 e 18 ottobre 1855.* Firenze, Tipografia Barbèra Bianchi e C[i], 1855.

(2) *Processo Verbale dell'Adunanza Generale della Società della Strada Ferrata Leopolda, del 7 novembre 1855,* pag. 18.

Les adversaires du Projet commencent par mettre en doute *le pouvoir de la majorité de se lancer dans des entreprises étrangères à celles qui forment, d'après les Statuts, le but de la Société, et de forcer la minorité des actionnaires à risquer leurs capitaux dans des spéculations qu'ils croient tout à-fait ruineuses, auxquelles ils n'avaient point songé, et ne s'étaient nullement engagés en achetant les Actions de la Société Léopolda.*

Une simple lecture des Articles 1, 16, 43, 49, 50 (1) des

(1) *Art. 1er.* — Il est formé à Florence une Société anonyme à l'objet de construire et exploiter un Chemin de fer de Florence à Livourne, *et d'y ajouter*, pourvu qu'elle en obtienne l'approbation souveraine, *tous les embranchemens et toutes les ramifications que la dite Société jugera utiles à son intérêt particulier.*

Art. 16. — Si, au contraire, il sera reconnu que le Capital réalisé n'est pas suffisant, soit à cause de la double voie qu'il pourrait être trouvé à propos d'adopter, soit à cause *des ramifications qu'on pourrait juger utiles*, la Société, réunie en Assemblée générale, pourra autoriser le Conseil d'administration *à emettre le nombre d'Actions qu'elle croira nécessaires.*

Art. 43.—Ensuite chacun des actionnaires, après avoir obtenu du Président la parole, aura le droit de faire toutes les propositions qu'il croira convenable bureau aux intérêts de l'entreprise. Chaque proposition devra être déposée sur le de la Présidence, et elle sera lue par le Président; et une fois soutenue par 5 des Actionnaires, le proposant en exposera les motifs. Il ne sera admis aucune proposition qui soit en opposition aux délibérations adoptées dans la même Assemblée.

Chaque actionnaire pourra demander et obtiendra deux fois du Président la parole pour soutenir ou combattre les propositions susdites, et une fois la discussion clòse par le Président, on en viendra immédiatement à la votation sur chaque proposition.

De telles propositions, ainsi que celles du Conseil, ne pourront tomber sur les objets prévus par l'article 49; et si quelque proposition aura lieu touchant les objets susdits, on devra la renvoyer à une autre Assemblée générale convoquée exprès pour cet objet, et cela lorsque les trois quarts des votes des intervenus approuvent une telle mesure etc.

Art. 49. — Et elle (l'Assemblée générale) délibérera avec trois quarts des votes si, aux termes de l'Art. 43, on devra convoquer une Assemblée générale pour décider définitivement:

1° Sur les modifications qu'on pourrait proposer aux présents Statuts, modifications qui, une fois approuvées par la Société, devront être présentées à l'approbation du Gouvernement.

Statuts suffit pour ôter toute valeur à cette objection; et nous nous bornerons à appeler l'attention de nos lecteurs notamment sur l'Art. 1er, dans lequel à propos de la ligne de Florence à Livourne il est fait usage du mot *construire*, tandisqu'il y est dit que *la Société pourra ajouter tous les embranchemens ou ramifications qu'elle jugera utiles pour son in térêt particulier.*

Le Cahier des charges fournit le sujet de deux objections aux adversaires du Projet.

D'après l'Art. 45 du Cahier des charges, le Gouvernement aurait le droit d'exploiter notre ligne pour son propre compte après l'expiration des 15 premières années de la concession, en payant à la Société une annuité qui devrait être réglée d'après le revenu net moyen des sept années précédentes; or l'achat du Chemin de fer de Lucques à Pise, d'après les adversaires de ce Projet, ayant pour effet immédiat la diminution du revenu net de la Léopolda, et pouvant seulement donner quelques avantages dans un avenir assez éloigné, nous nous trouverions exposés, selon leur avis, au double danger de nous voir dépossédés de notre exploitation juste au moment où elle pourrait devenir plus profitable par suite de nos sacrifices actuels, et de diminuer, par suite de l'affaire en question, les revenus nets qui pourraient servir de base au règlement de l'annuité.

Cette objection, qui a le défaut de prouver trop, car elle

2° Sur les constructions nouvelles non prévues par les présents Statuts.

3° Sur l'émission de nouvelles Actions.

4° Sur la dissolution et liquidation de la Société.

Art. 50. — Les actionnaires non intervenus aux Assemblées ordinaires et extraordinaires annoncées et légalement tenues selon les art. 39, 40, 43, seront censés approuver les délibérations adoptées par la majorité absolue, ou, selon les cas, par celle des trois quarts des votes des actionnaires présents aux Assemblées susdites.

pourrait être élevée contre toutes les dépenses d'amélioration du matériel ou du service dont on ne recueille généralement le fruit que peu à peu et souvent après plusieurs années, sera combattue radicalement dans la dernière partie de cette Note, par la démonstration de l'effet utile immédiat et certain de l'affaire que nous avions proposée, sur le revenu net actuel de notre chemin de fer.

On a vu que dans le Rapport du 28 septembre 1854 il a été longuement question d'un projet de construction d'un Chemin de fer entre une station de celui de Lucques à Pise et le Port de Livourne, que le Gouvernement semblerait disposé à écarter pour donner la préférence à la jonction du Chemin de fer de Lucques à Pise avec le nôtre près de la seconde de ces villes. Nous pensions que l'achat du Chemin de fer de Lucques à Pise aurait eu, entr'autres avantages, celui de prévenir toute question avec le Gouvernement au sujet de cette ligne rivale entre les environs de Pise et Livourne: mais nos adversaires pensent au contraire que cela serait tout-à-fait inutile; *car*, disent-ils, *le Gouvernement s'étant engagé à ne concéder aucune ligne* PARALLÈLE *à la nôtre, l'on ne saurait donner à un tel mot une valeur strictement géométrique, mais bien plutôt celle économique de ligne rivale, et nul ne pourrait mettre en doute qu'une ligne qui, partant de Florence aboutirait à Livourne par Prato, Pistoie, Pescia et Lucques, ne fût rivale à la nôtre.*

Comme il y aurait sans danger à discuter publiquement trop à fond des matières qui pourraient donner lieu à des procès, nous nous bornerons à recommander à ceux qui veulent s'éclairer, la lecture attentive du Rapport du 28 septembre 1854, notamment à la page 34, ainsi que de l'Art. 46 du Cahier des charges (1), dans lequel on ne trouvera

(1) Art. 46 du Cahier des charges. « Le Gouvernement se réserve la » faculté d'exécuter et d'autoriser la construction de nouvelles routes, soit » ordinaires soit avec des rails, dans le voisinage, en communication, ou

point de trace du mot *parallèle*, dont nos adversaires on fait le pivot de l'objection que nous venons d'examiner.

Plutôt que d'acheter le Chemin de fer de Lucques à Pise, et de s'imposer par là l'obligation de faire toutes les dépenses pour la jonction des deux lignes à Pise, ne serait-il pas plus convenable pour la Léopolda, ajoutent les adversaires du Projet, de contribuer à la moitié de cette dépense? Comme la dépense totale de cette jonction est évaluée à un million de Livres, nous ne dépenserions que la moitié; et par la perception de tarifs proportionnels à la dépense plutôt qu'à la longueur de ce chemin de jonction, nous serions assurés d'avoir placé notre argent à un intérêt raisonnable.

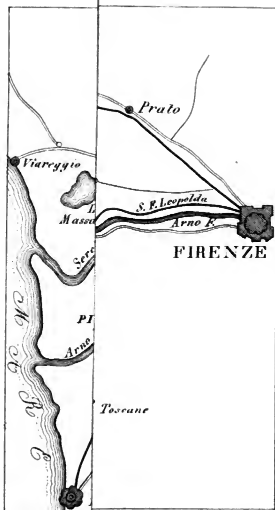
A cela nous répondrons d'abord que ni la Société Léopolda ni la Société concessionnaire du Chemin de fer de Lucques à Pise n'étant engagées à exécuter toute la ligne de jonction entre les deux chemins de fer à Pise, un tel engagement ne saurait naître du fait de l'achat du second de ces chemins par la Société concessionnaire du premier; et quant au profit que l'on se flatterait de tirer de la perception de tarifs élevés, tels qu'ils le seraient s'ils venaient établis en proportion de la dépense considérable de cette ligne de jonction plutôt que de sa faible longueur, nous nous permettrons de remarquer que l'on est loin d'avoir la certitude d'en obtenir la concession, et plus loin encore de pouvoir compter sur la convenance de les appliquer, eu égard aux conditions locales et au voisinage de la station de S. Giuliano sur la ligne de Lucques. Il nous semble plutôt qu'étant propriétaire du Chemin de fer de Lucques à Pise, notre Société serait en mesure d'obtenir de meilleures conditions pour la construction de la ligne de

» en prolongement du Chemin de fer de Florence à Livourne, en prenant
» d'ailleurs l'engagement de ne construire ni autoriser pendant toute la
» durée de la Concession, d'autre Chemin de fer qui serve directement aux
» mêmes communications entre Florence et Livourne et les points intermé-
» diaires compris dans la seule ligne choisie par l'Ingénieur Stephenson. »

jonction que le Gouvernement doit désirer tôt ou tard; et qu'en tout cas cette jonction, en améliorant le trafic du Chemin de fer de Lucques à Pise, augmenterait alors les revenus d'une ligne qui nous appartiendrait, tandis que dans le cas contraire, la concurrence dont nous sommes menacés n'en deviendrait que plus facile, et une autre Société aurait tout le profit de cette construction à laquelle nous aurions contribué.

La concurrence que nous craignons pour la Léopolda est celle des trois Chemins de fer de Florence à Pistoie, de Pistoie à Lucques, et de Lucques à Pise: et une telle crainte a si peu de valeur aux yeux de nos adversaires, qu'ils ont l'air d'en rire comme d'un *fantôme*, et presque de la défier, se berçant dans la douce sécurité *que la lutte serait entièrement à notre avantage, parce que notre ligne est plus courte que celle dont nous craignons la concurrence.* D'ailleurs *la lutte des tarifs serait empêchée*, selon leur avis, *par le Gouvernement, qui ne saurait en permettre l'abaissement sur le Chemin de Lucques à Pistoie dont il a garanti un minimum d'intérêt de 4 pour %; et la crainte de ce danger, qui peut avoir été inspirée par l'exemple de ce qui est arrivé parfois en Angleterre et en Amérique, serait sans fondement pour la Toscane, où manquent les capitaux, le courage, et, dans les conditions actuelles, la convenance de risquer de telles tentatives.*

Nous nous permettrons de prier nos lecteurs de vouloir bien jeter un regard sur la petite carte topographique d'une partie de la Toscane, que nous avons jugé convenable de mettre sous leurs yeux; et, le regard fixé sur cette carte, nous les prierons de nous expliquer la contradiction dans laquelle nos adversaires nous paraissent tombés, en jetant les hauts cris, ainsi que nous l'avons remarqué plus haut, à propos d'une ligne qui relierait Florence et Livourne par Prato, Pistoie, Pescia et Lucques, ligne qui serait à leurs yeux *sans le moindre doute rivale à la nôtre*, tandis qu'ils méprisent comme un *fantôme* la rivalité bien plus à craindre, selon nous,


Prato
Viareggio
Massa
S. F. Leopolda
Arno F.
FIRENZE
PI
Arno
Toscane
Lit Ach Paris

des lignes déjà presqu'entièrement achevées, par lesquelles la capitale de la Toscane va être reliée à Pise et conséquemment à Livourne par ces mêmes villes de Prato, Pistoie, Pescia et Lucques.

Une contradiction aussi évidente et un simple regard sur la carte ci-jointe, rendraient inutile toute discussion à ce sujet; mais puisque cette crainte de concurrence paraît à nos adversaires *le motif principal* de notre Proposition d'achat du Chemin de fer de Lucques à Pise, nous nous permettrons quelques mots encore à ce sujet.

Nous avons d'abord le regret de devoir relever une erreur fort grave dans laquelle nos adversaires sont tombés en affirmant que *les changemens de Tarifs doivent être approuvés par le Gouvernement:* la libre action des Sociétés concessionnaires des Chemins de fer en Toscane au sujet des changemens de tarifs au-dessous du maximum établi par le cahier des charges, ne saurait être et n'a jamais été mise en doute, car un tel droit, que les clauses du contrat de Concession ainsi que l'usage constant n'ont fait que confirmer, repose sur les principes économiques d'après lesquels sont réglés depuis un siècle les rapports du Gouvernement toscan avec l'industrie.

Comme parmi les lignes dont nous craignons la concurrence, il y a celle de Lucques à Pistoie pour laquelle le Gouvernement a garanti un minimum d'intérêt de 4 pour $\frac{0}{0}$, *comment pourrait-il permettre*, ajoute-t-on, *un abaissement de Tarifs qui*, en diminuant les recettes de cette ligne, *augmenterait* par cela même les *charges du Trésor?* — En admettant même (quoique sous réserve) un tel droit exceptionnel du Gouvernement à l'égard de cette ligne, nous pensons qu'il n'aurait point d'occasion de s'en valoir, à moins de supposer complètement incapables les Administrateurs de cette Société.

En effet, la concurrence des lignes de Florence à Pistoie, de Pistoie à Lucques et de Lucques à Pise, ne peut avoir d'autre but, de la part des Sociétés concessionnaires de ces

7

lignes, que celui d'augmenter leurs bénéfices en attirant à elles un partie du trafic actuel de la Léopolda: or, si par l'abaissement des tarifs un tel but n'était pas atteint, les Sociétés elles-mêmes se garderaiant bien d'y avoir recours, ou bien elles se hâteraient de l'abandonner après un essai malheureux; tandis que dans le cas contraire et beaucoup plus probable de réussite, ce n'est point en sa qualité de garant que le Gouvernement pourrait songer à entraver cette mesure par laquelle les charges du Trésor viendraient évidemment à être diminuées. Il importe donc surtout d'apprécier la *convenance*, pour les Sociétés concessionnaires des lignes que nous appelons rivales de la Léopolda, d'abaisser leurs tarifs et de faire tout ce qui peut attirer à elles une partie de notre trafic; car nous ne prendrons pas la peine de démontrer le peu d'importance de l'objection tirée *du manque de capitaux et de courage*, dont nous comprendrions l'importance s'il agissait d'un chemin à construire, mais nullement quand il s'agit d'augmenter le mouvement de lignes telles que celles de Florence à Pise par Pistoie et Lucques, qui ont tout à gagner et rien à perdre par suite de la concurrence.

La distance de Florence à Pise par notre chemin de fer est de 78 kilomètres (46 milles de Toscane environ), tandis que par les lignes de Pistoie et Lucques elle est de 98 kilomètres (58 milles toscanes environ). Un tel avantage que nous donne sans doute cette différence de longueur peut être balancé par un abaissement de tarif et par l'emploi de machines capables de donner une plus grande vitesse aux convois; ce qui serait d'autant plus facile pour les lignes rivales à la nôtre, que la situation de leur Station près du centre de la ville de Florence (tandis que celle de la Léopolda est située hors de la ville) peut être, pour les voyageurs surtout, un puissant motif de préférence. Si le propre trafic de ces lignes avait une grande importance, nous ne craindrions nullement qu'elles voulussent risquer, par un abaissement de tarifs, la

diminution d'un revenu certain, pour courir après une partie du trafic de la Léopolda : mais ces Chemins qui (ce sont les expressions de nos adversaires eux-mêmes) *mettent en communication des localités de peu d'importance et insuffisantes pour donner l'essor à de telles entreprises*, doivent naturellement, autant que possible, être mis à même, dans l'intérêt de leurs exploitans, *de relier des centres importans de population et d'industrie, dont les entreprises de ce genre peuvent tirer quelque profit.*

Voyons donc quel est le mouvement actuel des lignes de Pistoie et de Lucques. Chaque convoi est composé en moyenne de quatre voitures pouvant contenir 150 voyageurs, d'un vagon à bagages et de quatre à marchandises pouvant transporter environ vingt tonnes : la charge moyenne de chaque convoi n'est que de 90 voyageurs et de quatre tonnes de marchandises !

Avec un mouvement pareil, peut-on mettre en doute la convenance d'un abaissement de tarif qui aurait pour effet certain de transporter sur ces lignes si peu fréquentées une partie du trafic assez considerable de la Léopolda, et cela sans une augmentation sensible de dépenses ? Tout homme intelligent et connaisseur de l'exploitation des Chemins de fer ne pourrait qu'applaudir aux Administrateurs de ces lignes, si par un abaissement de tarifs de vingt-cinq ou trente pour $\frac{0}{0}$ ils parvenaient à s'emparer d'une partie du trafic actuel de la Léopolda ; car les dépenses de l'Administration et de l'Exploitation, le nombre des gardes, des cantonniers, des machines, des voitures, pouvant rester à peu de chose près dans les limites actuelles, quand même le trafic viendrait à doubler, l'augmentation de recettes qu'ils obtiendraient constituerait presqu'entièrement une augmentation du revenu net de l'entreprise. Pour la Léopolda, au contraire, où le mouvement est assez considérable, toute diminution de trafic ou de tarif n'entraînant pas la possibilité d'une diminution proportionnelle

de dépenses, ce serait le revenu net qui viendrait à en souffrir.

Déjà, quoique la communication entre Pistoie et Monte Catini se fasse actuellement au moyen de diligences et de charrettes à travers une montagne que le Chemin de fer doit traverser par un tunnel, les tarifs et le mouvement des convois de ces trois lignes sont établis d'un commun accord pour effectuer au compte commun des trois Sociétés les transports des voyageurs et des marchandises entre Pise et Florence (1); et les prix sont déjà inférieurs à ceux de la Léopolda. Si cela se fait malgré tant d'obstacles qui augmentent les dépenses des Sociétés, qu'arrivera-t-il quand l'interruption actuelle sera remplacée par une suite de Chemins de fer qui relieront complètement la capitale à la ville de Pise et plus tard au Port de Livourne? Comme nous ne voyons aucun motif, ainsi que nous l'avons dit plus haut, pour rejeter l'exemple de ce qui est trop souvent arrivé dans d'autres pays, nous choisirons entre un grand nombre d'exemples celui de la Société concessionnaire du chemin de fer d'Edinburgh à Glascow, ayant une longueur de 47 milles anglais: cette Société a dû réduire son tarif pour les voyageurs de première classe de 8 à 2 shellings, afin de faire face à la concurrence d'un Chemin de fer rival nouvellement construit sur une longueur de 59 milles, sur lequel les voyageurs sont transportés en première classe pour un seul shelling! Mais la concurrence ne pouvant être complète qu'autant qu'à l'économie d'argent on puisse joindre celle du temps employé dans le parcours, c'est la sûreté et souvent même la vie des voyageurs qui en dernier lieu fait les frais de cette rivalité à tous égards fâcheuse entre les lignes de chemins de fer!

(1) Les publications des Tarifs, des Heures de départ des Convois etc., portent en tête: CHEMINS DE FER MARIA ANTONIA (Florence-Pistoie) ET LUCQUOIS (Pistoie à Lucques et Lucques à Pise); et sont signées par les Chefs des trois Administrations.

Quand même la crainte de concurrence existerait réellement pour la Léopolda, l'importance du dommage qu'elle pourrait faire aux revenus actuels paraît insignifiante à nos adversaires.

Pour évaluer ce dommage, ils se donnent la peine de remarquer que la recette de la Station de Pise représente le 16,19 pour 100 de la recette brute totale de notre Chemin de fer; et, déduisant le quart que l'on suppose produit par le mouvement entre Pise et Livourne qui ne saurait être affecté par la concurrence, ce n'est que le 12,19 pour 100 du revenu brut total de la Léopolda qui serait exposé à une diminution. *Vraiment un danger restreint dans de telles limites, ne saurait justifier,* selon leur avis, *des craintes sérieuses.*

Ce 12,19 pour 100 du revenu brut de la Léopolda, qui paraît si méprisable à nos adversaires, s'élève à plus de 292,000 livres; notre revenu brut des 5 dernières années ayant été en moyenne de L. 2,400,000. Mais ce 12,19 pour 100 du revenu brut total ne représentant que ce qui a été encaissé dans la Station de Pise, c'est-à-dire pour le transport des voyageurs et des marchandises parties de cette station, il faut y ajouter naturellement la recette de la Station de Florence pour Pise, ainsi que de quelques autres Stations dont le trafic pourrait être affecté par la concurrence : nous ne pensons donc pas être taxés d'exagération en ajoutant les ¾ de la somme indiquée par nos adversaires eux-mêmes comme étant exposée à une diminution par suite de la concurrence.

Mais là n'est pas le seul danger auquel nous sommes exposés. Dès que la jonction entre le Chemin de fer de Lucques à Pise et le nôtre sera achevée près de cette ville (et cela arrivera nécessairement tôt ou tard), notre trafic lui-même entre Florence et Livourne recevra une rude atteinte par la concurrence: car nous ne saurions comprendre par quel motif nous devrions, avec nos adversaires, craindre *comme rivale sans aucun doute une Ligne qui relierait Florence et Livourne par*

Prato, Pistoie, Pescia et Lucques, sans avoir des craintes aussi sérieuses à propos d'une Ligne qui par ces mêmes villes et par Pise aboutirait de la capitale au port.

Or, la recette de la station de Livourne étant à peu près de L. 1,000,000 par an, et déduisant un tiers comme résultant du trafic avec Pise et les Stations secondaires, lequel ne saurait ressentir les effets de la concurrence, il reste un revenu de L. 660,000, auquel il faut ajouter au moins les ⅗ de cette somme par les raisons que nous avons exposées ci-dessus. Nous avons donc un revenu brut total de L. 1,612,000, c'est-à-dire la plus grande partie de notre revenu, qui peut être diminué par les suites de la concurrence.

Une telle diminution, ne fût-elle que de dix pour 100, comme elle n'entraînerait aucune économie sensible dans les dépenses, affecterait entièrement les dividendes, qui subiraient dans cette hypothèse, qui ne nous paraît nullement imaginaire, une diminution de cinq livres par Action, diminution qui n'est pas à dédaigner.

D'ailleurs, selon les adversaires du Projet, quand même par l'acquisition du Chemin de Fer de Lucques à Pise nous parviendrions à empêcher la concurrence entre Pise et Florence, *nous retrouverions cette même concurrence entre Lucques et Florence.* A cela nous répondrons que le mouvement entre Lucques et Florence par Pise, qui a une faible importance, ne saurait se soutenir, en présence de la coucurrence de la Ligne beaucoup plus courte et directe par Pescia, Pistoie et Prato, sans que la Léopolda eût recours aux réductions de tarifs qui peuvent donner des profits à des Sociétés ayant un trafic propre peu important, ainsi que nous venons de le dire à propos de celles concessionnaires des Chemins de Lucques et de Pistoie, mais qui seraient ruineuses pour une entreprise telle que la nôtre.

Les dernières objections auxquelles nous devons répondre sont celles qui ont été élevées contre les conditions pro-

posées par le Conseil pour l'acquisition du Chemin de Fer de Lucques à Pise; et à ce propos nous tâcherons d'être brefs, car à la suite de l'ajournement que nos adversaires ont fait délibérer par la dernière Assemblée générale, nous croyons fort compromise la réussite de l'affaire telle qu'elle avait été proposée.

En combattant la proposition que nous avons cru devoir présenter à l'Assemblée générale après de longues et sérieuses études, nos adversaires ont avoué (tel a été du moins le principal motif d'un ajournement aussi inutile que dangereux) n'avoir pas étudié ce que nous avions publié à l'appui de cette proposition : il n'y a dès lors pas lieu de s'étonner si l'on nous a accusé d'avoir négligé de nous assurer des conditions économiques et de l'état de la voie et du matériel du chemin de Lucques à Pise, et si les calculs destinés à démontrer le peu de convenance de l'affaire ont été fondés sur un revenu net annuel de 50,000 livres pour le Chemin de fer que nous proposions d'acheter. Tout en priant nos lecteurs de vouloir bien se donner la peine de jeter un regard sur le rapport du 28 septembre 1855, publié plus haut (notamment aux pages 38 et 39), nous nous empressons de remarquer que de l'examen le plus attentif des livres d'Administration de la Société du Chemin de fer de Lucques à Pise, examen fait au mois de mars 1854 par un expert-comptable fort habile et étranger aux deux Sociétés, il est résulté que le revenu brut annuel de cette entreprise pendant sept années a été de livres 200,000, et que les dépenses ayant atteint la proportion peu ordinaire de 75 pour %, le revenu net moyen a été réduit à L. 50,000.

Or, peut-on nier toute valeur aux prévisions du Rapport déjà cité, d'après lesquelles une économie de 30,000 livres par an pourrait être faite par la Léopolda une fois devenue propriétaire de ce chemin, si l'on veut seulement se donner la peine de songer que pour la Direction, l'ancienne Société dépensait une somme annuelle de 20,000 livres?

Si donc dans les calculs faits dans le but de connaître la convenance de cette affaire l'on prend comme point de départ un revenu net annuel de 80,000 livres (que nous maintenons avec une entière et profonde convinction), l'on parviendra à des résultats bien différens de ceux qui ont été obtenus par nos adversaires; et les craintes dont nous avons parlé au sujet du rachat de notre entreprise par le Gouvernement disparaîtront complètement, ainsi que nous avons eu l'honneur de l'annoncer au commencement de cette Note.

Suivant la dernière proposition du Conseil, nous aurions payé une somme de L. 1,200,000 contre une rente de L. 80,000, c'est-à-dire que nous aurions employé notre argent à 6 $\frac{2}{3}$ pour %; et si le Chemin de fer central italien n'était pas achevé dans vingt ans, nous aurions donné à cette époque 1000 de nos Actions de la première Série, qui, d'après nos adversaires, ayant actuellement une valeur de livres 700,000, ne sauraient en avoir une supérieure à livres 600,000 après que vingt années de notre concession se seraient écoulées. Dans cette hypothèse notre argent serait employé à 6 $\frac{2}{3}$ pour % pendant les vingt premières années et à 4 $\frac{4}{9}$ pour % après cette époque. Si au contraire le Chemin de fer central italien venait à être mis en activité dans quelques années, nous devrions émettre deux mille Actions de première Série à l'époque où il serait mis en exploitation, c'est-à-dire que d'après l'évaluation déjà acceptée (qu'il faudrait toutefois diminuer proportionnellement au nombre des années qui s'écouleraient jusqu'à l'époque de l'émission) nous payerions une valeur de livres 2,600,000.

Mais dans ce cas, personne ne pourrait sérieusement borner ses calculs au revenu de L. 80,000 qui constituerait toutefois un emploi à 6 $\frac{2}{3}$ pour % pendant plusieurs années, et ensuite un emploi supérieur à 3 pour % au lieu de 1 $\frac{11}{13}$, tel qu'il a été évalué par nos adversaires. Comment peut-on, en effet, mettre en doute une augmentation considérable de re-

cette pour le Chemin de fer de Lucques à Pise par suite du Chemin central italien? Aujourd'hui même, malgré les difficultés de tout genre qui entravent ce trafic, les relations commerciales entre une partie de la Lombardie, des Duchés de Parme et de Modène et des Etats du Pape avec Livourne, à travers les différentes routes des Apennins et ensuite par le Chemin de fer Leopolda, les routes ordinaires et les voies navigables par Altopascio, sont assez considérables. Une fois les communications rendues plus faciles au moyen de cette voie ferrée, non seulement tout le trafic dont nous venons de parler se dirigera par Bologne sur Pistoie et conséquemment sur le Chemin de fer de Lucques à Pise, mais il faudrait admettre une exception bien singulière pour nier la certitude de l'augmentation de ces transports quand un chemin de fer aura pris la place des routes à travers les montagnes.

La Proposition du Conseil ayant été ajournée avec une précipitation inconcevable et contre l'esprit même des Statuts de notre Société, il est fort probable qu'il nous faudra, pour mener à bonne fin cette affaire, nous lancer dans d'autres voies dans lesquelles nos adversaires paraissent assez disposés à s'engager; mais à ce propos nous avons beaucoup de peine à concevoir comment *l'occasion la plus favorable pour acheter le Chemin de fer de Lucques à Pise à des conditions convenables pourrait être,* ainsi que le pensent nos adversaires, *celle où une autre Société viendrait se présenter pour l'acheter.*

Jusqu'à présent nous avions pensé qu'un achat pourrait se faire à de meilleures conditions quand on n'a point de concurrens, que lorsqu'on se trouve en présence d'autres acheteurs; et jusqu'à ce que l'on nous ait convaincus de notre erreur, nous nous permettrons de conseiller à la Leopolda de prévenir le moment dans lequel elle se trouverait placée entre la nécessité d'élever ses offres pour surpasser celle des autres concurrens, ou bien d'abandonner la pensée de cette affaire.

Et quand des *conditions* générales plus souriantes auront remplacé celles bien *malheureuses dans lesquelles nous nous trouvons actuellement à cause de la guerre, de la cherté des vivres, de l'épidémie qui a affligé une si grande partie de l'Europe, du rabais des fonds publics et des valeurs industrielles*, que nos adversaires eux-mêmes proclament *pour nous favorables;* quand la spéculation se tournant de nouveau vers les entreprises de chemins de fer accomplira la construction du Chemin de fer central italien et l'achèvement de celui de Lucques à Pistoie; il se pourrait alors que l'achat du Chemin de fer de Lucques à Pise nous étant disputé par de puissants concurrens, notre Société dût se repentir, ainsi que le prévoyait M. le chev. Em. Fenzi dans l'Assemblée générale du 7 novembre dernier, de ne s'être point assurée de cet achat en remplissant l'une des clauses de l'acte du 30 août dernier, par laquelle, nous ne cesserons jamais de le répéter, tout en liant le vendeur, elle restait libre elle-même d'agir de la manière qu'elle aurait trouvée convenable.

UBALDINO PERUZZI.

Florence, 10 décembre 1855.

Doc. E.

Extraits du Procès-verbal de l'Assemblée générale de la Société Leopolda du 7 novembre 1855, concernant la 3me Proposition rélative à l'achat du Chemin de fer de Lucques à Pise.

« M. Perez, ayant demandé et obtenu la parole, observe que les actionnaires étrangers avaient eu le tems suffisant pour bien connaitre et étudier l'affaire, puisque les élémens les plus importans à ce sujet avaient été publiés depuis un an; que d'aillenrs il fallait réfléchir qu'il ne s'agissait pas aujourd'hui d'une délibération définitive, mais seulement d'une simple prise en considération; que pour se prononcer à cet égard il suffisait d'examiner si l'affaire était importante et si elle valait la peine qu'on s'en occupât. Et que l'affaire vaille cette peine, dit M. Perez, voilà ce qui résulte des observations de M. Scherer lui-même. — En délibérant aujourd'hui d'une manière affirmative, cela n'empêche pas, aux termes des Statuts, que l'affaire puisse être réjetée dans la seconde délibération définitive, et lorsque chacun aura eu assurément tout loisir pour l'étudier, ceux là même qui n'ont point voulu jusqu'ici profiter du tems qu'ils avaient eu largement pour le faire.

Ce délai pour bien réfléchir, que M. Scherer désirerait obtenir au moyen de l'ajournement, peut être également obtenu en acceptant la proposition du Conseil: la différence, dit-il, consiste seulement en ceci, que tandis qu'en adoptant la proposition on aurait l'avantage de lier l'autre partie contractante et de s'assurer de l'affaire, dans l'ajournement il y a danger que d'autres viennent nous disputer l'achat, ou que pour d'autres motifs il devienne impossible de l'effectuer.—

M. le chev. Emanuel Fenzi, ayant demandé et obtenu la parole, insiste sur la considération qu'il n'y aurait aucun

préjudice à accepter aujourd'hui la proposition du Conseil, tandis que son rejet pourrait donner lieu à des dommages très graves et prochains. Il ajoute que, quel que soit l'état actuel des conditions économiques de l'Europe, on ne saurait prévoir si d'un moment à l'autre il n'y aura pas des changements capables de justifier les craintes qui ont été conçues, et qui seraient de nature à faire repentir la Société de ne s'être point assurée la faculté de pouvoir faire cet achat. Quoi qu'il en soit, repète-t-il, il est certain qu'en acceptant aujourd'hui la proposition, il n'y à craindre aucun dommage, car on peut rejeter l'affaire dans la deuxième délibération; tandis que le rejet que l'on en ferait aujourd'hui produirait un dommage infaillible, celui du danger de rendre l'affaire impossible pour nous, lors même que par une étude plus approfondie et par la force des circonstances tout le monde eût été convaincu de la convenance de le faire. . . . .

— M. le docteur Mangani observait:

Que l'ajournement pourrait être une cause de dommage, en ce qu'on pourrait douter qu'il servît de prétexte à la résolution du Contrat privé du 30 août 1855; ce qui serait d'autant plus à craindre, que les actes notifiés au Conseil et à la Direction de la part de quelques soi-disants créanciers du Chemin de fer de Lucques à Pise rendent évident qu'il y a des personnes qui cherchent par tous les moyens possibles à s'opposer au projet d'acquisition de ce Chemin de fer de la part de la *Leopolda;*

Que le Conseil voulait décliner toute responsabilité, et ne pouvait conséquemment adhérer à l'ajournement proposé;

Que l'acte du 30 août 1855 avait été rédigé en termes clairs et précis et de manière à ne donner lieu à aucune difficulté dans son interprétation, et que les conditions qu'il renferme mettent notre Société à l'abri de tout danger et de tous frais, soit pour les procès que l'on pourrait intenter,

soit pour la garantie du paiement du prix et la légitimité de la personne de laquelle on aurait définitivement acheté le Chemin de fer. En tous cas, si les dangers que l'on redoute existaient réellement, ils ne seraient point évités par l'ajournement, qui laisserait les choses dans le même état qu'aujourd'hui;

Qu'il ne serait point aisé pour notre Société de concourir à l'achat du Chemin de fer de Lucques à Pise, une fois que la vente judiciaire en aurait été ordonnée;

Que non seulement l'acte du 30 août 1855 n'a pu altérer les dispositions du Statut social, mais qu'au contraire, la nécessité des deux délibérations exigées par le Statut résulte des termes dans lesquels l'acte est rédigé: de sorte que la présente votation équivaudrait à l'ajournement demandé, puisque par ce moyen on ne ferait que délibérer si la présente proposition doit être, ou non, renvoyée à une autre Assemblée générale.

D'après l'esprit et la lettre du Statut social les deux votations exigeés n'ont d'autre but que de donner aux Actionnaires le tems nécessaire pour étudier et réfléchir sur la convenance et l'utilité d'approuver ou de désapprouver une proposition remise d'une première Assemblée à une seconde pour qu'elle soit dans celle-ci définitivement approuvée ou rejetée; ce qui équivaut assurément à l'ajournement de l'examen et de la délibération de la proposition ellemême. . . . .

— M. le chev. Fenzi dit ne pouvoir comprendre la différence que l'on veut établir, relativement à la question actuelle, entre *ajournement* et *prise en considération*. Il dit que l'un et l'autre produisent le même effet pour ce qui regarde le tems nécessaire pour étudier l'affaire, et pour rester libres de l'accepter définitivement ou non; mais que si ceux qui appuyent dans cette première votation la proposition du Conseil ont fait valoir de solides argumens prouvant le

dommage qui résulterait de son rejet, il n'a rien entendu de la part des opposans qni prouve le dommage qu'il y aurait à l'accepter aujourd'hni, sauf à pouvoir la rejeter dans la seconde votation définitive. . . . .

— M. SCHERER insiste de nouveau sur sa proposition d'ajournement. . . . .

— M. FREPPA émet l'opinion que M. Scherer pourrait ne pas être bien informé de l'état de la question, et indique les raisons pour lesquelles, aux termes des Statuts, une première votation, dans les matières qui en exigent deux, équivaut à une simple prise en considération, et ne ferme pas la voie au rejet complet de cette affaire dans la seconde votation définitive qui doit avoir lieu dans une autre Assemblée générale. . .

— M. le chev. FENZI revient sur ce qu'il a dit plus haut, et ajoute qu'avec la prise en considération il y a l'avantage de pouvoir conclure l'affaire, si elle venait à être reconnue utile, et de n'en rien le faire si l'on venait à la trouver préjudiciable; tandis qu'en rejetant la proposition du Conseil on peut tout perdre. . . . .

— M. FENZI prie M. Scherer de bien réfléchir qu'en rejetant la proposition du Conseil il peut compromettre les intérêts de la Société et des Actionnaires qu'il représente, tandis qu'en l'acceptant dans une première votation, qui n'engage pas pour une seconde, il ue compromet rien, et laisse à la Société *Leopolda* la faculté de conclure ou non l'affaire. . . . . .

— M. PEREZ explique quel est le caractère de la première votation que l'on ferait sur la proposition du Conseil. Il rappelle que les articles 43 et 49 des Statuts sociaux réformés prescrivent que dans certaines matières, parmi lesquelles se trouve celle dont s'agit, *on ne peut délibérer définitivement l'affaire dans la séance même où on la propose, mais on doit la renvoyer à une autre Assemblée générale expressément convoquée pour cet objet, dans le cas où les trois-quarts des votes des intervenans approuveraient une pareille mesure.*

Cela posé, dit-il, nul doute que la première votation n'est qu'une simple déclaration que l'Assemblée générale veut traiter l'affaire dans une réunion spécialement convoquée, et c'est dans cette seconde votation seulement que la délibération devient décisive. . . . .

— M. Scherer insiste pour l'ajournement.

Alors le Secrétaire du Conseil lit, sur l'invitation du Président, les paragraphes 2 et 3 de l'art. 43 et 1er de l'art. 49, pour prouver quels sont les effets de la première votation dans les affaires qui ont besoin d'être renvoyées à une autre Assemblée générale pour être décidées définitivement. »



Doc. F.

Extrait du Procès-verbal de l'Assemblée générale du 7 novembre 1855.

Le **Président** dans son discours d'ouverture s'exprime en ces termes :

« La première Proposition qui vous est présentée, Mes-
» sieurs, a pour but de vous demander des facultés et des
» mesures indispensables pour rendre disponibles, suivant
» l'opportunité et aux époques où ils seront nécessaires, les
» fonds que vous avez déjà votés.

» Vous relèverez aisément du rapport du Directeur com-
» ment les fonds créés par les délibérations du 19 novem-
» bre 1851 et du 28 septembre 1854, quoique suffisans dans
» leur ensemble, présentent une inégalité entre leurs échéan-
» ces et les époques auxquelles le besoin de les réaliser se
» fait sentir, les secondes étant plus rapprochées et immi-
» nentes tandis que les premières sont plus éloignées.

» Dans le but de pourvoir à la nécessité d'anticiper la
» réalisation des fonds assignés, et de rendre moins onéreux
» que possible l'intérêt non prévu de cette anticipation, le
» Conseil ne pouvait imaginer des mesures plus convenables
» que celles qu'il a l'honneur de vous proposer. — En effet,
» tandis que ces mesures laissent en vigueur le système des
» retenues sur les dividendes et de l'émission des Actions de
» la 2me série, système qu'un nouvel examen ainsi que l'expé-
» rience démontrent être le plus simple, les plus opportun
» et le plus utile, elles ne font que le compléter et en hâter
» les effets suivant les besoins de l'Entreprise : et à cette oc-
» casion aussi nous n'avons point perdu de vue les intérêts
» des Actionnaires, auxquels les mesures que nous avons
» l'honneur de vous proposer assurent tous les avantages

» qui sont conciliables avec les intérêts de la Société toute
» entière. »

PREMIÈRE PROPOSITION.

« Toutes les fois que les retenues à opérer sur les dividendes de chaque semestre, de la manière indiquée par la délibération de l'Assemblée générale du 19 novembre 1851, ne suffiront pas à faire face au paiement intégral des dépenses déjà autorisées et dont l'exécution ne pourra plus être différée, le Conseil dirigeant a la faculté de se procurer les fonds nécessaires, dans les limites déjà déterminées par ladite Assemblée générale, et par celle du 28 septembre 1854, de la manière suivante:

1° Par le moyen d'emprunts.

2° Par la vente au comptant, au fur et à mesure des besoins, d'Actions de 2me Série, à émettre toutefois en conformité des précédentes autorisations:

3° Par la retenue à opérer sur les dividendes de chaque semestre, quoique la portion de ces dividendes payable en argent effectif ait à se réduire au-dessous de livres 15; pourvu cependant que cette retenue n'excède pas la moitié de la totalité du dividende du semestre.

Le Conseil a la faculté de faire usage soit de l'un soit de l'autre des moyens ci-dessus indiqués, soit même de deux, ou de tous à la fois, et cela de la manière et aux époques qu'il jugera les plus convenables aux intérêts de la Société.

Si le Conseil adopte le moyen des emprunts, le capital emprunté ne devra jamais dépasser la somme entière qu'il est déjà autorisé à retenir sur les dividendes de chaque semestre: l'extinction en aura lieu au moyen de la retenue sur lesdits dividendes, et avec l'émission des Actions de 2me Série pour une valeur correspondante aux capitaux à rembourser et intérêts relatifs.

Si le Conseil a recours au second moyen, il devra chaque fois déterminer:

1° Le nombre des Actions à vendre;

2° Le prix *minimum* auquel cette vente pourra s'effectuer;

3° Toutes les formalités et les conditions de la vente: et il en informera le public par annonce dans les formes ordinaires, un mois au moins avant le jour où la vente devra avoir lieu.

Les reçus provisoires, ou Bons relatifs aux retenues opérées sur les dividendes de chaque semestre, seront toujours acceptés pour comptant en paiement des Actions de 2me Série à vendre de la manière ci-dessus établie, et le prix nominal en sera évalué dans la proportion même du prix effectif auquel l'Action aura été vendue, lorsque cette vente aura été effectuée au-dessous du pair.

Si le Conseil adoptait le 3me moyen, toutes les conditions et les modes déjà déterminés par les délibérations précédentes pour les retenues sur les dividendes de chaque semestre seront maintenus, sauf ce qui est établi ci-dessus relativement à la mesure dans laquelle les retenues elles-même pourront chaque fois être opérées.

Le Conseil a en outre la faculté, toutes les fois qu'il ne le jugera pas nuisible aux intérêts de la Société, d'accorder à tout possesseur de reçus provisoires, ou Bons de retenue, même pour une somme inférieure à livres 1000, une Action de 2me série au pair, en complétant le prix en espèces.

On ne pourra vendre aucune Action de 2me série, soit pour la totalité, soit pour une portion du prix au comptant, si outre les Actions à vendre il n'en restait pas assez de disponibles pour les échanger contre les reçus provisoires, ou Bons relatifs aux dividendes déjà échus à cette époque et non encore échangés. . . . .

— M. le chev. Emanuel Fenzi a soutenu qu'il serait néces-

saire de supprimer la limitation par laquelle les retenues ne peuvent être opérées que sur l'excédant des livres 15 par chaque coupon, et qu'il serait convenable de donner au Conseil la faculté de pouvoir opérer ces retenues, toujours dans les limites des fonds précédemment délibérés, lors même que le dividende en espèces devrait être inférieur à livres 15. . .

— M. Scherer, après avoir demandé et obtenu la parole, a dit, que selon lui le système d'un emprunt contracté tout d'une fois, est préférable à celui des retenues conversibles en Actions, et a ajouté à l'appui de son opinion plusieurs considérations, et principalement celle qu'un pareil système a été adopté par presque tous les Chemins de fer étrangers, et qu'il croit qu'en ce moment il pourrait s'effectuer à des conditions avantageuses en Allemagne. . . . .

— M. Jacques Sacerdoti démontre l'avantage de la Proposition, en ce qu'elle donnerait la faculté au Conseil de choisir, parmi les trois moyens proposés, celui qui, selon les circonstances du moment, serait le plus favorable. . . . .

— M. le Directeur fait remarquer qu'il ne s'agit plus aujourd'hui d'établir le meilleur système de pourvoir aux besoins de l'Entreprise, car les délibérations des Assemblées générales du 19 novembre 1851 et 28 septembre 1854 y avaient suffisamment pourvu; qu'il s'agit seulement de pourvoir à l'anticipation des fonds votés par ces déliberations, et cela eu égard à la circonstance que dans certains semestres, ainsi qu'il est arrivé dans les derniers, les sommes nécessaires, soit pour la restitution des *échéances* de l'emprunt 1849, soit pour les nouvelles constructions, peuvent excéder celles sur lesquelles peut tomber la retenue d'après les délibérations susmentionnées. Les mesures proposées par le Conseil tendent à prévenir ce *déficit* de *caisse*, plutôt que de *fonds*, déficit que nous croyons ne devoir pas être considérable, si les recettes continuent à se maintenir, ainsi que nous voulons l'espérer, dans la progression actuelle.

Doc. G.

Extrait du Procès-verbal de l'Assemblée générale du 19 novembre 1851.

TROISIÈME PROPOSITION FAITE PAR LE CONSEIL.

« Le Conseil de direction est autorisé à la retenue d'une » faible somme sur les bénéfices nets de chaque semestre à » titre de fonds de réserve, ou prévoyance, pour faire face » aux frais extraordinaires et imprévus qui pourraient avoir » lieu pour l'entretien et le service actif du chemin de fer.

» Cette retenue ne pourra être supérieure à deux pour % » sur les bénéfices nets.

» Les fonds qui seront successivement retenns à titre de » réserve seront accrédités de l'intérêt annuel de 4 pour %.

» La somme réalisée à titre de réserve, en capital et in» térêts, ne pourra excéder, y compris ce qui a déjà été pro» visoirement accumulé à ce titre, L. 300,000, au-delà des» quelles aucune retenue ne devra avoir lieu.

» Toutes les fois que pour subvenir aux frais qu'elle est » destinée à couvrir, cette somme aura été épuisée en totalité » ou en partie, on devra renouveler la retenue, qui devra » pareillement cesser dès que le montant de la réserve s'élè» vera de nouveau au chiffre de L. 300,000. »

Le Président déclare la discussion ouverte sur cette 3me proposition.

M. le chev. Emanuel Fenzi ayant la parole, combat cette Proposition, en observant que dans l'état actuel de la Société, la réserve n'est nullement nécessaire, parce qu'au moyen de la recette de deux mois on pourrait toujours réaliser les L. 300,000 demandées, et qu'en outre il est difficile que des frais aussi considérables puissent avoir lieu; et qu'au surplus, dans le cas où ils auraient lieu, il vaudrait mieux donner dans un semestre dix lires par Action de moins sur le dividende, que

de diminuer précédemment les dividendes dus aux Actionnaires pour un cas éventuel. Il observe enfin que cette Proposition n'est point en harmonie avec la 4me Proposition, qui est la plus importante, et qui a motivé l'Assemblée générale actuelle.

— M. le Président répond que la retenue pour chaque semestre est très faible, que le chiffre des L. 300,000 serait le maximum de la réserve, qu'il faudrait plusieurs années pour réunir une telle somme, et qu'il croit nécessaire l'adoption de cette Proposition; et qu'enfin, quant au chiffre seulement il s'en remettrait à la résolution de l'Assemblée, si les Actionnaires avaient le désir de le diminuer.

— M. le Sénateur Fenzi insiste sur ses observations, attendu qu'il ne croit point prudent de tenir en caisse un capital mort dont on ne pourrait garantir à la longue la conservation.

— M. le Président réplique de nouveau que déjà un fonds de réserve existe, et que la Société elle-même l'avait plusieurs fois sanctionné et mis en pratique.

— Après cela M. le chev. Charles Fenzi observe que le Conseil de direction se procurait déjà la réserve de L. 300,000 en payant les dividendes de chaque semestre deux ou trois mois après l'expiration du semestre même, et que dès lors il lui semblait que la mesure proposée n'était pas nécessaire.

— M. le Président réplique qu'au moyen des fonds de réserve on évite, en cas de frais imprévus, de diminuer le chiffre des dividendes, ce qui est très favorable au crédit des Actions, et que la réserve lui paraît opportune précisément parce qu'elle permet de conserver intacts les revenus de chaque semestre. . . . .

— M. le Président déclare que cette 3me Proposition a été rejetée par 436 votes contraires et 405 favorables. En conséquence le Conseil se réserve de présenter une autre proposition à ce sujet dans une autre Assemblée générale, pour se

conformer ainsi aux dispositions de l'art. 61 des Statuts ci-dessus mentionnés.

Extrait du Procès-verbal de l'Assemblée générale du 30 septembre 1852.

TROISIÈME PROPOSITION FAITE PAR LE CONSEIL.

« Le Conseil dirigeant est autorisé à retenir une faible » somme sur les bénéfices nets de chaque semestre à titre de » fonds de réserve ou prévoyance, destiné à faire face aux » frais extraordinaires et imprévus qui pourraient avoir lieu » pour l'entretien et le service actif du chemin de fer. Cette » retenue ne pourra être supérieure à 1 ½ pour % du revenu » net. Les fonds qui seront ainsi successivement retenus à titre » de réserve seront accrédités de l'intérêt annuel de 4 pour %. » La somme réalisée à titre de réserve en capital et intérêts » ne pourra excéder, y compris le chiffre déjà provisoirement » accumulé à ce titre, L. 250,000, au-delà desquelles aucune » retenue ne devra être plus effectuée. Toutes les fois que » pour subvenir aux frais nécessaires cette somme aura été » épuisée en totalité ou en partie, on devra renouveler la » retenue, qui devra pareillement cesser dès que le montant » de la réserve s'élèvera de nouveau au chiffre de L. 250,000. »

M. le Président déclare la discussion ouverte sur cette 3me Proposition, et interpelle les actionnaires pour savoir si quelqu'un demande la parole.

— M. le chev. Charles Fenzi ayant demandé et obtenu la parole, combat cette proposition, en rappelant ce qui avait été dit à ce sujet dans l'Assemblée du 18 novembre 1851, et étant d'avis que la réserve n'était pas nécessaire, propose la résolution suivante :

« Je propose l'amendement suivant au § 1er de l'Art. 61 des Statuts réformés : .... *détermine les dividendes de chaque se-*

mestre à payer aux possesseurs des coupons, en en donnant publiquement avis un mois d'avance, en supprimant ainsi tout ce qui a rapport au fonds de réserve, qui d'après cela sera considéré comme aboli, et celui qui existe déjà devant être distribué aux possesseurs des coupons dans le semestre pendant lequel cette proposition sera définitivement sanctionnée. »

M. le Président, après avoir lu cette proposition appuyée de plus de cinq Actionnaires, déclare la discussion ouverte à ce sujet.

— M. le Directeur Guillaume Hoppner observe qu'à son avis un petit fonds de réserve est nécessaire.

— M. le chev. Fenzi persiste dans son opinion.

— M. le Président déclare que le Conseil est d'avis que la réserve est nécessaire parce qu'il vaut mieux supporter une très légère retenue annuelle, que de se trouver exposés à une forte retenue que des circonstances extraordinaires pourraient rendre nécessaire dans quelque semestre.

— M. François Perez fait remarquer que la réserve servirait aussi à soutenir le crédit des Actions.

— M. Charles Fenzi combat le principe de M. Perez.

— M. le Président déclare que quant au principe de la formation d'un fonds de réserve, le Conseil persiste dans sa proposition.

— M. l'avocat Busi soumet une proposition tendant à faire délibérer que l'on suspende pendant quelques années la formation de la réserve.

— M. le Président fait observer qu'aux termes des Statuts sociaux la proposition de l'avocat Busi est inadmissible, car elle en modifierait les dispositions organiques.

— M. le chev. Ch. Fenzi déclare ensuite qu'il insiste pour la votation de sa proposition, après laquelle on pourrait s'occuper de celle de l'avocat Busi.

Après quoi, la discussion ayant été fermée et aucun autre actionnaire ni la Direction n'ayant demandé la parole, le

Président a déclaré que cette proposition devait être approuvée par les trois-quarts des votes.

Les Notaires ayant procédé à la comptation des boules, il en est résulté que les boules noires qui étaient pour l'acceptation de la proposition se trouvaient être au nombre de 169, et les blanches qui la rejetaient, étaient au nombre de 721. En conséquence les premières boules étant en nombre très inférieur aux $\frac{3}{4}$ des votes des Actionnaires présens, exigés par les Statuts sociaux réformés, le Président a déclaré que la proposition du chevalier Charles Fenzi avait été rejetée par 721 votes contraires et 169 favorables.

— M. le Président ayant ensuite repris la 3me Proposition du Conseil dirigeant, a déclaré de nouveau la discussion ouverte sur cette proposition, et a interpellé les actionnaires pour savoir si quelqu'un demandait la parole.

— M. le docteur Lattis l'ayant demandée et obtenne, propose une addition à cette 3me proposition, qu'il formule par écrit ainsi qu'il suit :

« Cette retenue ne sera applicable qu'à partir du 1er » mai 1853. »

— M. le chev. Charles Fenzi propose un amendement qu'il formule lui aussi par écrit ainsi qu'il suit :

« Je propose que l'on forme un fonds de réserve au » moyen de la retenue de $\frac{1}{2}$ ponr $\frac{0}{0}$ sur les bénéfices nets, » jusqu'à ce qu'au moyen des retenues on réunisse la somme » de livres 90,000, et que cette retenue ne soit pas appli- » quée au semestre courant, mais qu'elle doive commencer » au 1er mai 1853. »

— M. Elie Modigliani a observé lui aussi que l'on ne devait point dans ce semestre opérer de dédution sur les bénéfices, attendu qu'on avait déjà négocié des coupons.

Cette addition et cet amendement ayant été appuyés par plus de cinq actionnaires, le Président déclare que la discussion est ouverte séparément sur l'une et sur l'autre.

Personne n'ayant demandé la parole, et la Direction n'ayant présenté aucune observation, le Président a invité l'Assemblée à delibérer séparément au sujet des deux amendemens, en déclarant que l'on pourrait voter par le système ordinaire d'assis et levés; que ceux qui auraient approuvé ces amendemens se seraient levés, et ceux qui les auraient réjetés seraient restés assis: les Notaires ayant vérifié et déclaré que pour la votation de l'amendement de M. Lattis ainsi que pour l'amendement de M. Fenzi tous les Actionnaires présens s'étaient levés, le Président déclare que ces deux amendemens étaient approuvés à l'unanimité.

Doc. H.

Extrait du Procès-verbal de l'Assemblée générale du 28 septembre 1854.

PREMIÈRE PROPOSITION FAITE PAR LE CONSEIL.

« L'Assemblée générale approuve le projet définitif de l'ingénieur M. Laschi en date du 2 août dernier pour la construction de la station des *marchandises* à Livourne, et les dépenses présumées en livres 770,000 pour l'exécution des travaux dont il s'agit dans ledit projet. »

M. le Président déclare la discussion ouverte sur cette proposition, et interpelle les actionnaires pour savoir si quelqu'un d'entr'eux demande la parole : pareille interpellation est faite aux membres composant la Direction.

Personne n'ayant demandé la parole, le Président déclare que cette proposition, au sujet de laquelle on avait déjà voté dans la précédente Assemblée générale, devait être approuvée définitivement par les trois-quarts des suffrages des intervenans, et a déclaré également que la votation pouvait avoir lieu par assis et levés, et que ceux qui l'auraient approuvée se lèveraient, et ceux qui l'auraient rejetée resteraient assis.

Les Notaires ayant vérifié que tous les membres s'étaient levés, le Président a déclaré que la dite proposition avait été approuvée à l'unanimité.

Doc. I.

Extrait du Procès-verbal de l'Assemblée générale du 19 novembre 1851.

QUATRIÈME PROPOSITION FAITE PAR LE CONSEIL.

« Les fonds qui seront successivement nécessaires pour l'extinction de ce qui reste encore à payer de l'emprunt de livres 1,460,800 contracté en 1849, tant en capital qu'en intérêts et primes, et les fonds qui sont encore nécessaires pour achever et solder les travaux de construction et les matériaux montant à la somme de livres 1,000,000 au maximum, y compris les frais relatifs aux travaux pour le service des marchandises déjà autorisés dans l'Assemblée générale du 25 septembre 1850, seront pourvus au moyen des retenues qui seront jugées nécessaires à opérer sur les dividendes dus aux actionnaires dans chaque semestre, jusqu'à l'extinction totale des sommes ci-dessus désignées.

» Cette retenue ne pourra jamais être telle que, même après avoir déduit ce qui est affecté à la réserve, le coupon du semestre puisse être réduit à moins de livres 15 pour chaque action.

» La somme qui, déduction faite de ce qui est affecté à la réserve, sera retenue aux actionnaires, devra être dans chaque semestre convertie à l'avantage des possesseurs respectifs des coupons en autant de nouvelles actions de la Société à émettre au pair, c'est-à-dire pour la valeur de mille livres chacune.

» Il sera délivré à chaque porteur de coupons un bon ou reçu signé par l'assesseur Caissier pour une somme égale à celle qui sera retenue sur chaque coupon; et contre autant de ces bons qu'il en faut pour représenter la valeur d'une ou de plusieurs actions du prix de livres 1000 chacune, les nouvelles actions seront délivrées aux porteurs de ces bons.

» La Société garantit pendant toute sa durée à ces nouvelles Actions, égales pour tout le reste aux autres Actions, un minimum d'intérêt de livres 25 pour chaque coupon de chaque semestre, exempt de toute retenue.

» Ce dividende ainsi garanti sera dû au possesseur de chaque Action dès le commencement du semestre social avant l'expiration duquel aura été émise l'action dont il sera porteur.

» L'administration sociale déterminera les règles nécessaires pour l'exécution régulière de ces émissions, et à l'expiration de chaque semestre elle devra publier le nombre des nouvelles Actions garanties qui auront été émises et les dates de leur émission.

» Le compte relatif à la construction du Chemin de fer *Leopolda* avec le fonds du million de livres ci-dessus assigné, y compris les frais pour le service des marchandises déjà autorisés dans l'Assemblée générale 25 septembre 1850, à pourvoir ainsi qu'il a été dit ci-dessus, reste définitivement fermé.

» Il ne pourra plus être fait de frais relativement à ce compte-constructions sans en avoir obtenu la sanction préventive de l'Assemblée générale des actionnaires, qui en désignera la destination. — On devra procéder de la même manière pour pourvoir en cas de besoin aux innovations ou augmentations dispendieuses, dont de nouveaux systèmes ou des calculs bien rigoureux pourraient démontrer l'utilité. »

Extrait du Procès-verbal de l'Assemblée générale du 28 septembre 1854.

SECONDE PROPOSITION FAITE PAR LE CONSEIL.

« L'Assemblée générale, attendu que pour la construction de la station des *marchandises* à Livourne il n'y aurait plus

effectivement de disponible aujourd'hui que la somme de livres 100,000, et que dès lors il devient nécessaire de pourvoir la somme de livres 670,000, autorise à ce sujet l'émission de 670 Actions garanties ou de deuxième Série au-delà de celles dont l'émission a été déjà autorisée par la délibération du 19 novembre 1851, et cela au moyen de retenues sur les dividendes de chaque semestre, en conformité de ladite délibération de l'Assemblée générale du 19 novembre 1851. »

Doc. L.

Tableau des recettes pour Marchandises pendant la période du 1er Mai 1848 au 30 Avril 1855.

Année 1848–49. . . £	43,073. 11. -		Sous l'Administration ancienne.
1849–50. . . .	216,276. 3. -	}	Sous l'Administration actuelle
1850–51. . . .	274,296. 3. 4		
1851–52. . . .	483,710. 8. 4		
1852–53. . . .	521,638. 13. 4		
1853–54. . . .	873,902. 10. 8		
1854–55. . . .	684,158. 11. -		
£	3,037,982. 9. 8		

En moyenne, sous l'Administration actuelle. . . . . . . £ 509,663. 8. 4 par an.



Doc. M.

TABLEAU *comparatif des frais totaux d'exploitation sous l'Administration ancienne, et sous l'actuelle, et* DÉMONSTRATION *des frais qui se seraient faits pendant la période de la gestion de la dernière, si l'on avait suivi les systèmes adoptés par la première.*

Les dépenses totales faites pendant l'année 1848-49 s'élevèrent à :

£ 722,853. 18. 8, lesquelles sont à répartir pour

29,290. 2. 8	aux Marchandises, soit le 68 % sur la recette relative.
40,520. 17. 4	aux Bagages, Voitures, Chevaux, soit le 94 % id.
653,074. 18. 8	aux Voyageurs. . . . . soit le 47 % id.
£ 722,883. 18. 8	

En supposant la même proportion entre les dépenses et les recettes des années successives, on aurait obtenu les résultats suivants

1849-50.

	Recettes.		Dépenses relatives.
Voyageurs.	£ 1,522,707. — —	à 47 %	£ 715,766. 4. –
Bagages, Lettres, Voitures, etc. .	64,642. — —	à 94 %	60,763. 10. –
Marchandises.	216,276. 5. –	à 68 %	147,067. 13. 4
Profits et Pertes.	63,640. 13. 8		
	£ 1,867,265. 16. 8		£ 923,597. 7. 4

1850-51.

	Recettes.		Dépenses relatives.
Voyageurs.	£ 1,681,406. 14. –	à 47 % . . .	£ 790,260. 16. 8
Bagages, Lettres, Voitures, etc. .	119,225. 7. 8	à 94 %	112,071. 10. –
Marchandises.	274,196. 5. 4	à 68 %	186,453. 6. 8
Profits et Pertes.	26,144. 13. 8		
	£ 2,100,972. 18. 8		£ 1,088,785. 13. 4

1851-52.

	Recettes.		Dépenses relatives.
Voyageurs.	£ 1,706,684. 12. 4	à 47 % . . .	£ 802,141. 8. 4
Bagages, Lettres, Voitures, etc. .	122,181. 19. 4	à 94 %	114,851. 1. 8
Marchandises.	485,710. 8. 4	à 68 %	330,282. 16. –
Profits et Pertes.	23,658. 5. 4		
	£ 2,338,235. 5. 4		£ 1,247,275. 6. –

1852-53.

Voyageurs.	£ 1,638,329. 12. -	à 47 % . . .	£ 770,014. 13. 4
Bagages, Lettres, Voitures, etc. .	139,556. 9. 8	à 94 %	131,182. 15. 4
Marchandises.	521,638. 13. 4	à 68 %	354,713. 16. 8
Profits et Pertes.	11,488. 16. 8		
	£ 2,311,013. 11. 8		£ 1,255,911. 5. 4

1853-54.

Voyageurs.	£ 1,739,985. 10. 8	à 47 % . . .	£ 817,792. 19. -
Bagages, Lettres, Voitures, etc. .	168,846. 19. 8	à 94 %	158,716. 3. 4
Marchandises.	875,902. 10. 8	à 68 %	595,613. 5. -
Profits et Pertes.	30,502. 3. 8		
	£ 2,815,237. 4. 8		£ 1,572,122. 7. 4

1854-55.

Voyageurs.	£ 1,579,736. 6. 4	à 47 %	£ 742,473. 18. 4
Bagages, Lettres, Voitures, etc. .	174,835. 17. 4	à 94 %	164,344. 18. 4
Marchandises.	684,158. 11. -	à 68 %	451,627. 8. 4
Profits et Pertes.	22,127. 8. 4		
	£ 2,460,858. 3. -		£ 1,358,448. 3. -

Récapitulation

DES RECETTES.		Des dépenses de l'exploitation sous l'Administration actuelle. (*)		Des dépenses de l'exploitation qui se seraient vérifiées selon les systèmes de l'ancienne Administration.	
1849-50.	£ 1,867,263. 16. 8	£ 893,840. — 4	48 %	£ 923,597. 7. 4	49 %
1850-51.	2,100,972. 18. 8	950,200, 17. 4	45 »	1,088,785. 13. 4	52 »
1851-52.	2,338,235. 5. 4	931,584. 8. 8	39 »	1,247,275. 6. -	53 »
1852-53.	2,311,013. 11. 8	943,405. 9. 8	40 »	1,255,911. 5. 4	54 »
1853-54.	2,815,237. 4. 8	1,244,559. 16. 8	44 »	1,572,122. 7. 4	55 »
1854-55.	2,460,858. 3. -	1,288,483. 5. -	52 »	1,358,448. 3. -	55 »
	£ 13,896,583. — -	£ 6,224,043. 17. 8	45 »	£ 7,446,140. 2. 4	54 »

(*) Les dépenses éprouvèrent une augmentation sensible dans les deux dernières années à cause du prix élevé des matériaux pour l'exploitation et notamment du combustible, qui en est la plus considérable. Dans la moyenne des dépenses de l'ancienne Administration on n'a pas cet élément exceptionnel : c'est pourquoi on peut retenir que les résultats effectifs auraient été bien plus considérables que ceux qui ont été indiqués.

Doc. N.

TABLEAU *comparatif des émoluments des fonctionnaires des deux Administrations, prenant pour base, quant à ceux de l'ancienne, la période du 1er Avril 1844 au 30 Avril 1849; et pour ceux de l'actuelle, celle du 1er Nov. 1849 au 30 Avril 1855, et* DÉMONSTRATION *des chiffres auxquels ils se seraient élevés dans la dernière période suivant les systèmes de l'ancienne Administration.*

Administration ancienne.

Du 1er Avril 1844 au 30 Avril 1845.

Emolumens au Conseil d'Administration. £ 35,071. 19. 4
Soit : pour appointemens. £ 28,320. — -
» prélèvement du 4 pour cent sur les produits nets de l'exploitation. . . . 6.751. 19. 4.
£ 35.071. 19. 4.

Appointemens au Directeur de la Société pour trois mois. . . . . £	2,000. — -
Emolumens au Caissier.	5,615. — -
Id. aux Agents à Livourne.	5,615. — -
Appointements au Directeur du service de l'exploitation.	15,000. — -
Id. au *Provveditore*.	4,850. — -
Pour 15 mois. . . £	66,151. 19. 4
Pour 1 année. . . £	61,048. — -

Du 1er Mai 1845 au 30 Avril 1846.

Emolumens au Conseil d'Administration. £ 31,661. 17. -
Soit : pour appointemens. £ 20,800. — -
» prélèvement du 4 pour cent sur les produits nets de l'exploitation. . . . . . 10,861. 17. -
£ 31,661. 17. -

Emolumens aux Caissiers. . . . . £	8,500. — -
Id. aux Agents à Livourne.	11,000. — -
Appointements au *Provveditore*.	4.500. — -
Id. au Directeur du service.	9,000. — -
£	64,661. 17. -

Administration actuelle.

Du 1er Novre 1849 au 30 Avril 1850.

Jetons de présence au Conseil de direction pour ses séances. . . . . £	3980. — -
Appointemens au Directeur. .	8000. — -
Id. à l'Assesseur *Provveditore*.	3000. — -
Id. à l'Assesseur Caissier. . .	3000. — -
Pour 6 mois. . . £	17,980. — -
Pour 1 année. . £	35,960. — -

Du 1er Mai 1850 au 30 Avril 1851

Jetons de présence au Conseil de direction. . . . £	5580. — -
Appointemens au Directeur y compris £ 8000 de gratification.	21,000. — -
Appointemens à l'Ass. *Provveditore*.	6000. — -
Id. à l'Ass. Caissier. . . .	6000. — -
£	41,580. — -

Du 1er Mai 1846 au 30 Avril 1847.

Emolumens au Conseil d'Administration. £ 24,424. 5. -
Soit: pour appointemens. £ 15,613. 6. 8
» prélèvement du 4 pour cent sur les produits nets de l'exploitation. . . . . . 8,810. 18. 4.
£ 24,424. 5. 4.

Appointemens au Gérant de la Société. £ 4,750. — -
Emolumens aux Caissiers. . . . . 9,000. — -
Id. aux Agents à Livourne. . . . . . . 12,000. — -
Appointements au *Provveditore*. . . . . . 4,500. — -
Id. au Directeur du service de l'exploitation. 9,000. — -
£ 63,674. 5. -

Du 1er Mai 1847 au 30 Avril 1848.

Emolumens au Conseil d'Administration. £ 30,216. 9. -
Soit: pour appointemens. £ 12,174. 5. 8
» prélèvement du 4 pour cent sur les produits nets de l'exploitation. 18,042. 5. 4
£ 30,216. 9. -

Appointemens au Gérant de la Société. £ 6,000. — -
Emoluments aux Caissiers. 8,166. 13. 4
Id. aux Agents à Livourne. 11,466. 13. 4
Appointemens au *Provveditore*. . . . . . 4,500. — -
Id. au Directeur du service de l'exploitation. . . . . 9,000. — -
£ 69,049. 15. 8

Du 1er Mai 1848 au 30 Avril 1849.

Emolumens au Conseil d'Administration. £ 35,158. 9. 8
Soit: pour appointemens. £ 4,903. 10. -
» prélèvement du 4 pour cent sur les produits nets de l'exploitation. 18,042. 5. 4
£ 30,216. 9. -

Du 1er Mai 1851 au 30 Avril 1852.

Jetons de présence au Conseil de direction. . . . . £ 6020. — -
Appointemens au Directeur. 26,409. 10. -
A l'Ass. *Provveditore*. . . . 6000. — -
A l'Ass. Caissier. . . . . . . 6000. — -
£ 44,429. 10. -

Du 1er Mai 1852 au 30 Avril 1853.

Jetons de présence au Conseil de direction. . . . . £ 6470. — -
Appointemens au Directeur. 25,191. 9. -
A l'Ass. *Provveditore*. . . . 6000. — -
A l'Ass. Caissier. . . . . . . 6000. — -
£ 43,661. 9. -

Du 1er Mai 1853 au 30 Avril 1854.

Jetons de présence au Conseil de direction. . . . . £ 6360. — -
Appointemens au Directeur. 46,155. 10. -
A l'Ass. *Provveditore*. . . . 6000. — -
A l'Ass. Caissier. . . . . . . 6000. — -
£ 54,515. 10.

Appointements au Gérant de la Société.	£ 6,000.	—	-
Emolumens aux Agents à Livourne.	11,166.	13.	4
Appointemens au *Provveditore*.	4,500.	—	-
Id. au Directeur du service de l'exploitation.	9,000.	—	-
	£. 69,049.	15.	8

Du 1er Mai 1848 au 30 Avril 1849.

Emolumens au Conseil d'Administration.	£ 33,458.	9.	8
Soit: pour appointemens.	£ 1,903.	10.	-
» prélèvement du 1 pour cent sur les produits nets de l'exploitation.	31,554.	19.	-
	£ 33,458.	9.	8

Appointemens au Gérant de la Société.	£ 6.000.	—	-
Emolumens aux Caissiers.	6,133.	6.	8
Id. aux Agents à Livourne.	9,533.	6.	8
Appointemens au *Provveditore*.	4.500.	—	-
Id. au Directeur du service de l'exploitation.	9,000.	—	-
	£ 68,425.	3.	-

Récapitulation.

Au 30 Avril 1845.	£ 61,048.	—	-
1846.	64,661.	17.	-
1847.	63,674.	3.	-
1848.	69,049.	15.	8
1849.	68,425.	3.	-
	£ 326,859.	—	8
en moyenne par an »	65,371.	16.	-

Du 1er Mai 1854 au 30 Avril 1855

Jetons de présence au Conseil de direction.	£ 3010.	—	-
Appointemens au Directeur. .	16,000.	—	-
A l'Ass. *Provveditore*. . . .	6000.	—	-
Au Caissier.	6000.	—	-
	£ 33.010.	—	-

Récapitulation.

Au 30 Avril 1850. . . .	£ 35,960.	—	-
1851.	41,580.	—	-
1852.	44,429.	10.	-
1853.	43,661.	9.	-
1854.	34,315.	10.	-
1855.	33,010.	—	-
	£ 233,156.	9.	-
en moyenne par an »	38,859.	8.	4

Selon les systèmes de l'ancienne Administration les émoluments pour les fonctionnaires, pendant la période de la gestion de l'actuelle, se seraient élevés dans la progression ci-après :

Année 1849-50.

Au Conseil d'Administration 1 % sur le produit de l'exploitation. . . . . L. 973,455. 16. 8.	£ 38,938.	6.	8
Appointemens au Caissier.	7390.	—	-
» aux Agents.	9730.	—	-
Au Gérant de la Société.	6000.	—	-
Au *Provveditore*.	4500.	—	-
Au Directeur du service de l'exploitation.	9000.	—	-
	£ 75,558.	6.	8

1850-51.

Au Conseil d'Administration 4 % sur le produit net de L. 1,178,772. 1. 4.	L.	47,150. 17. 4
Appointemens divers comme ci-dessus.		36,620. — -
	L.	83,770. 17. 4

1851-52.

Au Conseil d'Administration 4 % sur le produit net de L. 1,425,222. 18. -	L.	57,008. 17. 4
Appointemens divers comme ci-dessus.		36,620. — -
	L.	93,628. 17. 4

1852-53.

Au Conseil d'Administration 4 % sur le produit net de L. 1,415,156. — -	L.	56,606. 5. -
Appointemens divers comme ci-dessus.		36,120. — -
	L.	93,226. 5. -

1853-54.

Au Conseil d'Administration 4 % sur le produit net de L. 1,573,677. 8. -	L.	62,947. 1. 8
Appointemens divers comme ci-dessus.		36,120. — -
	L.	99,567. 1. 8

1854-55.

Au Conseil d'Administration 4 % sur le produit net de L. 1,181,241. 12. 8	L.	47,249. 11. 8
Appointemens divers comme ci-dessus.		36,620. — -
	L.	83,869. 11. 8

Récapitulation.

1849-50.	L. 73,358. 6. 8			
1850-51.	83,770. 17. 4			
1851-52.	93,628. 17. 4			
1852-53.	93,226. 5. -			
1853-54.	99,567. 1. 8			
1854-55.	83,869. 11. 8			
Totaux selon le système de l'ancienne Administration en 6, ans. .	L. 529,620. 19. 8	en moyenne par an.	L.	88,270. 3. 4
Totaux selon le système de la présente.	233,156. 9. -	» »		38,859. 8. -
Différence en 6 ans.	L. 296,464. 10. 8	» »	L.	49,410. 15. 4